

École doctorale n° 396 : Economie, Organisation et Société

**Doctorat ParisTech**

**T H È S E**

pour obtenir le grade de docteur délivré par

**l'École nationale supérieure des mines de Paris**

**Spécialité “ Sciences de Gestion ”**

*présentée et soutenue publiquement par*

**Aurélie JAMMET**

le 19 novembre 2010

**Recomposition institutionnelle des territoires et conduite de politiques :  
l'émergence d'une « méso-gouvernance régionale »**

**Le cas des politiques de transports collectifs en Bretagne.**

Directeur de thèse : **Frédérique PALLEZ**

**Jury**

**M. Patrick GIBERT**, Professeur, Université Paris Ouest Nanterre La Défense

**M. Patrick LE GALES**, Directeur de recherche, CNRS-CEVIPOF

**M. Michel NAKHLA**, Professeur, Agro-Paris-Tech

**Mme Frédérique PALLEZ**, Professeur, Mines Paris-Tech

**M. Pierre ZEMBRI**, Professeur, Université de Cergy-Pontoise

Président du jury

Rapporteur

Rapporteur

Directeur de thèse

Examineur

**T  
H  
È  
S  
E**

**MINES ParisTech**

**Centre de Gestion Scientifique**

60 Bd Saint-Michel – F-75272 PARIS CEDEX 06

# ANNEXES

# Annexe I : Autres sources de la thèse

## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

#### ***Entretiens***

Mme Marie Adeline-Peix, Directrice du Service Transports du Conseil régional de Bretagne de 2002 à 2007.

Mme Elisabeth Dupont-Kerlan, Déléguée aux transports, à l'environnement et à l'énergie, Association des Régions de France.

Mme Emmanuelle Cariou, Chargée de concertation, Service des transports terrestres, Conseil Régional de Bretagne.

Mme Isabelle Gontier, Responsable de la tarification et de la communication, Service des transports terrestres, Conseil Régional de Bretagne.

M. Gérard Lahellec, Président de la Commission Transports du Conseil régional de Bretagne depuis 2004.

Mme Annick Le Loch, Député du Finistère, Première Vice-Présidente du Conseil général du Finistère, Présidente de la Commission des infrastructures et des transports du Finistère de 2004 à 2007.

M. Michel L'Higuiner, Directeur du service des transports, Conseil général du Morbihan.

M. Gérard Le Tréquesser, Vice-président de la Commission des infrastructures et des transports du Conseil général du Morbihan.

M. Patrick Leweurs, Directeur des transports, Conseil général des Côtes d'Armor.

M. Ronan Le Floc'h, Direction des Infrastructures et des Déplacements Service de l'Organisation et de la Qualité des Transports, Conseil général du Finistère.

M. Jean-Baptiste Huet, Directeur adjoint des transports et de la mobilité, Conseil général du Finistère.

M. Olivier Morteveille, Chargé de mission Billettique et Transports Handicapés, Conseil Général d'Ille-et-Vilaine.

Mme Delphine Ruet, Chef du Service de la Mobilité et du Développement des Transports Publics, Conseil général du Finistère.

## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

M. Pierre Jolivet, Directeur général adjoint, Pôle de compétence Politiques territoriales, Aménagement et Transports, Conseil régional de Bretagne.

### ***Schémas de transports, contrats, documents de travail et publications des Conseils généraux et du Conseil Régional***

#### ➤ **Conseil Régional de Bretagne**

##### ○ **Délibérations et rapports préalables**

Conseil régional de Bretagne, 3<sup>e</sup> réunion ordinaire, juillet 1984, rapport n°4, « Comité régional des transports ».

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 1985, Budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 2<sup>e</sup> réunion ordinaire, mai 1985, « Décentralisation en matière de transports de voyageurs ».

Conseil régional de Bretagne, 4<sup>e</sup> réunion ordinaire, octobre 1985, « Décentralisation en matière de transports de voyageurs ».

Conseil régional de Bretagne, 4<sup>e</sup> réunion ordinaire, octobre 1985, Rapport du groupe de travail « transport par fer ».

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 1986, Budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 3<sup>e</sup> réunion ordinaire, juillet 1986. « Budget de 1986. Interventions de la Région ».

Conseil régional de Bretagne, 3<sup>e</sup> réunion ordinaire, juillet 1986, « Transports régionaux de personnes : conventionnement des omnibus ».

Conseil régional de Bretagne, 4<sup>e</sup> réunion ordinaire, octobre 1986, Budget 1986, « Transports régionaux de personnes : conventionnement des trains régionaux ».

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 1987, Budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 3<sup>e</sup> réunion ordinaire, juillet 1987, Rapport complémentaire : « Transports régionaux de personnes : autorail économe sur le réseau breton ».

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, février 1988, Budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 1989, Budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, Réunion extraordinaire du 20 mars 1989, « Réorganisation des transports express régionaux (1989-1992) ».

Conseil régional de Bretagne, 2<sup>ème</sup> réunion ordinaire, mai 1989, Révision du budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 1990, Budget primitif.

## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 1991, Budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 4<sup>e</sup> réunion ordinaire, octobre 1991, Révision du budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 1992, Budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 1993, Budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 1994, Budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 2<sup>ème</sup> réunion ordinaire, mai 1994, Révision du budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 2<sup>ème</sup> réunion ordinaire, mai 1995, « Transports régionaux de voyageurs et programmes ferroviaires ».

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 1996, Budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 2002, Budget primitif.

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 2002, « Conventionnement des lignes routières de transport de voyageurs ».

Conseil régional de Bretagne, 1<sup>ère</sup> réunion ordinaire, janvier 2002, « Eléments complémentaires à l'avis sur les arrêtés ministériels concernant la régionalisation ferroviaire et sur le projet de convention relative à l'organisation du service public de transport régional de voyageurs entre la Région Bretagne et la SNCF 2002-2006 ».

Conseil régional de Bretagne, *Synthèse des Premières Assises Régionales des Territoires de Bretagne*, 2004.

Direction générale adjointe « Politique territoriales, aménagement et transport », Direction des transports, Service des transports terrestres, *Schéma régional multimodal des déplacements et des transports*, 4<sup>ème</sup> réunion, octobre 2005.

Région Bretagne, Mission V : Pour des transports efficaces au service des personnes et de l'économie, *Projet de budget primitif 2006*, 1<sup>ère</sup> réunion, février 2006.

Direction générale adjointe « Politique territoriales, aménagement et transport », Direction des transports, Service des transports terrestres, *Périmètre des Comités de Lignes*, juin 2006.

Savall Sophie, Groupe FCL, Conseil et Assistance pour le secteur public local, Région Bretagne. *Audit et expertise financière du compte TER*, 27 novembre 2006.

Direction générale adjointe « Politique territoriales, aménagement et transport », Direction des transports, Service des transports terrestres, *Une nouvelle gamme tarifaire pour le TER Bretagne*, 5<sup>ème</sup> réunion, décembre 2006.

Lahellec Gérard, Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne, *Eléments de Bilan*, décembre 2006.

## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

Direction générale adjointe « Politique territoriales, aménagement et transport », Direction des transports, Direction des transports, *Communication sur le financement LGV*, 5<sup>ème</sup> réunion, décembre 2006.

Direction générale adjointe « Politique territoriales, aménagement et transport », Direction des transports, Service des transports terrestres, *Convention relative à l'organisation et au financement du service public de voyageurs entre la Région et la SNCF 2007-2013*, 1<sup>ère</sup> réunion, février 2007.

Région Bretagne, Mission V : Pour des transports efficaces au service des personnes et de l'économie, *Projet de budget primitif 2007*, 1<sup>ère</sup> réunion, février 2007.

Région Bretagne, *Schéma régional multimodal des déplacements et des transports. Des défis aux leviers d'action*, Document de travail, Comité de concertation du 20 juin 2007.

Région Bretagne, Mission V : Pour des transports efficaces au service des personnes et de l'économie, *Projet de budget primitif 2008*, 1<sup>ère</sup> réunion, février 2008.

Conseil régional de Bretagne, Agenda 21 de la Région Bretagne, « *Région partenaire* », mai 2008.

Direction générale adjointe, « Politiques territoriales – Aménagement – Transports », Mission Grands Projets et Infrastructures, *Financement du Plan ferroviaire breton dans sa composante Bretagne à grande vitesse*, 3<sup>ème</sup> réunion, juin 2008.

Région Bretagne, Mission grands projets et infrastructures, *Propositions pour un plan ferroviaire breton*, 3<sup>ème</sup> réunion, juin 2008.

Direction générale adjointe, « Politiques territoriales – Aménagement – Transports », Mission Grands Projets et Infrastructures, *Schéma régional multimodal des déplacements et des transports*, « *Diagnostic* », 3<sup>ème</sup> réunion, juin 2008.

Direction générale adjointe, « Politiques territoriales – Aménagement – Transports », Mission Grands Projets et Infrastructures, *Proposition pour le Schéma régional multimodal des déplacements et des transports*, 5<sup>ème</sup> réunion, décembre 2008.

Conseil régional de Bretagne, Schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport régional, 2008.

Conseil régional de Bretagne, « *Contrat pour la Bretagne* », 2008.

Région Bretagne, Mission V : Pour des transports efficaces au service des personnes et de l'économie, *Projet de budget primitif 2009*, 1<sup>ère</sup> réunion, février 2009.

Conseil régional de Bretagne, « *TER Bretagne : résultats 2008* », 2009.

#### ○ Conventions

Convention relative à l'organisation du service public de transport régional de voyageurs entre la Région Bretagne et la SNCF, 2002 – 2006.

## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

Convention relative à l'organisation et au financement du service public de transport régional de voyageurs entre la Région Bretagne et la SNCF, 2007 – 2013.

Contrat de projets Etat – Région 2007 – 2013, Amélioration des liaisons Rennes – Brest et Rennes – Quimper, Phase 1, Volet ferroviaire.

#### ○ **Publications du Conseil Régional**

Conseil régional de Bretagne, *Cap sur 1993 : un Plan pour la Bretagne*, 1989.

Guide des actions du Conseil régional de Bretagne, 1991.

Région Bretagne Info, janvier-février 2007, n°11.

Région Bretagne Info partenaires, La lettre aux élus et partenaires du Conseil régional, juin 2007, n°13.

Région Bretagne, TER Bretagne, *Le TER Bretagne à la portée de tous avec la nouvelle gamme tarifaire régionale*, Décembre 2006.

Bretagne Ensemble, Le journal de la Région, *La région dynamise ses trains*, n°1, Décembre 2005.

Bretagne Ensemble, Le journal de la Région, *Modernisation du TER : tout y passe !*, n°4, Novembre 2006.

Bretagne Ensemble, Le journal de la Région, *Handicap : Vers un TER accessible à tous*, n°8, Mars 2008.

#### ➤ **Conseil économique et social régional de Bretagne**

*Communication sur l'évolution de la gamme tarifaire TER*, Document « Avis » n° 2006-5 du Conseil économique et social de Bretagne – Session du 11 décembre 2006.

*Convention relative à l'organisation et au financement du service public de transport régional des voyageurs entre la Région Bretagne et la SNCF -2007-2011*, Document « Avis » n° 2007-2 du Conseil économique et social de Bretagne – Session du 19 mars 2007.

« *Elaboration du schéma directeur d'accessibilité du service de transport régional aux personnes en situation de handicap* », Document « Avis » n° 2007-6 du Conseil économique et social de Bretagne – Session du 15 octobre 2007.

*Communication sur le financement du projet de Bretagne à Grande Vitesse*, Document « Avis » n° 2007-7 du Conseil économique et social de Bretagne – Session du 3 décembre 2007.

*Schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport régional aux personnes en situation de handicap*, Document « Avis » n° 2008-1 du Conseil économique et social de Bretagne – Session du 28 janvier 2008.



## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

*Protocole entre les Régions Bretagne et Pays de la Loire, pour le financement de la liaison à Grande Vitesse Bretagne Pays de la Loire*, Document « Avis » n° 2008-2 du Conseil économique et social de Bretagne – Session du 19 mai 2008.

« *Schéma régional multimodal des déplacements et des transports – Phase 1 - Diagnostic* », Document « Avis » n° 2008-3 du Conseil économique et social de Bretagne – Session du 16 juin 2008.

*Adoption du Schéma multimodal des transports*, Document « Avis » n° 2008-5 du Conseil économique et social de Bretagne – Session du 8 décembre 2008.

« *Avenant n°6 a la Convention relative a l'organisation et au financement du service de voyageurs entre la Région Bretagne et la SNCF 2007-2013* », Document « Avis » n° 2009-1 du Conseil économique et social de Bretagne – Session du 16 mars 2009.

### ➤ **Conseil général du Finistère**

#### ○ **Publications du Conseil Général**

Finistère, Penn ar Bed, *Le magazine du Conseil général du Finistère*, n°83, juin 2003.

Finistère, Penn ar Bed, *Le magazine du Conseil général du Finistère*, n°84, septembre 2003.

Finistère, Penn ar Bed, *Le magazine du Conseil général du Finistère*, n°85, décembre 2003.

Finistère, Penn ar Bed, *Le magazine du Conseil général du Finistère*, n°88, Juillet 2004.

Finistère, Penn ar Bed, *Le magazine du Conseil général du Finistère*, n°89, septembre 2004.

Finistère, Penn ar Bed, *Le magazine du Conseil général du Finistère*, n°92, Mai 2005.

Finistère, Penn ar Bed, *Le magazine du Conseil général du Finistère*, n°99, septembre 2006.

Finistère, Penn ar Bed, *Le magazine du Conseil général du Finistère*, n°101, février 2007.

Finistère, Penn ar Bed, *Le magazine du Conseil général du Finistère*, n°104, septembre 2007.

#### ○ **Rapports et études**

Conseil Général du Finistère, *Schéma départemental des déplacements*, 2003.

Conseil général du Finistère, Direction des transports, *Description des lots délégués aux opérateurs de transport*, 2004.

Conseil général du Finistère, Direction des transports, *Mise en place de la Conférence des autorités organisatrices du Finistère*, novembre 2004.

Conseil général du Finistère, Direction des transports, *Note de préparation à la réunion du 11 avril 2005 de la Conférence des autorités organisatrices de transports*.

Conseil général du Finistère, *Conférence des autorités organisatrices de transport, réunion du 11 avril 2005*, Compte-rendu.

## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

Conseil général du Finistère, Direction des transports, *Schéma départemental des déplacements : le bilan 2003-2005*, juin 2005.

Conseil général du Finistère, Direction des transports, *Charte d'exploitation et de fonctionnement du portail intermodal d'information aux voyageurs Viaoo 29, Cahier de procédures - compléments à la convention de financement*, 2005.

Conseil général du Finistère, *Conférence des autorités organisatrices de transport, réunion du 6 décembre 2005*, Compte-rendu.

Conseil général du Finistère, *Conférence des autorités organisatrices de transport, réunion du 3 octobre 2006*, Compte-rendu.

Conseil général du Finistère, *Conférence des autorités organisatrices de transport, réunion du 25 janvier 2007*, Compte-rendu.

Conseil général du Finistère, Direction des transports, *Présentation du portail [www.viaoo29.fr](http://www.viaoo29.fr)*, 2007.

Conseil général du Finistère, Direction des transports, *Statistiques par ligne de la fréquentation du réseau Penn ar Bed, de 2003 à 2007*.

Conseil général du Finistère, Brest Métropole Océane, *Tarifification intermodale. Complémentarité des réseaux*, 3 juillet 2007.

Conseil général du Finistère, *Le site Viaoo29 : de l'idée à la mise en œuvre*, 3 juillet 2007.

Conseil Général du Finistère, Direction des transports, *Réseau Penn ar Bed – bilan au 31 août 2007*.

Conseil général du Finistère, Direction des transports, *Brest et Quimper à trois heures de Paris en ligne à grande vitesse*, présentation du projet, 2007.

Conseil général du Finistère, *Conférence des autorités organisatrices de transport, réunion du 24 janvier 2008*, Compte-rendu.

Conseil général du Finistère, Direction des transports, *Le réseau de transports interurbains du Finistère*, présentation, 2008.

Conseil général du Finistère, *Schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux*, 2008.

#### ○ **Procès-verbaux et délibérations**

Conseil général du Finistère, Extrait du procès-verbal des délibérations, *Schéma départemental des Déplacements*, 28 Janvier 1999.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Transports départementaux scolaires et interurbains*, 25 et 26 janvier 2001.

## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

Conseil général du Finistère, Délibération, *Transports routiers de voyageurs. Bilan et perspectives*, 25 janvier 2002.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Programme d'aide au déplacement des collégiens*, 14 mai 2002.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Protocole de coopération intermodale suite à l'extension du périmètre de transport urbain de Morlaix avenants aux lignes régulières départementales*, 2 septembre 2002.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Transports routiers de voyageurs. Bilan et perspectives*, 30 janvier 2003.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Schéma départemental des déplacements. Bilan de la concertation et mise en œuvre opérationnelle*, 25 septembre 2003.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Valorisation et modernisation des transports routiers de voyageurs*, 25 septembre 2003.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Transports routiers de voyageurs. Bilan et perspectives*, 29 janvier 2004.

Conseil général du Finistère, Commission permanente, Délibération, *Principes de création du site de covoiturage*, 6 septembre 2004.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Cadre d'intervention pour le développement de l'offre de transport collectif*, 7 octobre 2004.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Modification du protocole de coopération intermodale entre le département et Quimper-communauté*, 10 janvier 2005.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Transports départementaux. Bilan et perspectives*, 27 et 28 janvier 2005.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Tarifification intermodale entre les réseaux de transport collectif de Brest métropole océane (B.M.O.) et du département*, 8 janvier 2006.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Transports départementaux. Bilan et perspectives.*, 26 janvier 2006.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Acquisition de véhicules propres en transports collectifs – Participation financière du département*, 3 avril 2006.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Avis sur le projet de ligne à grande vitesse*, 15 juin 2006.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Faciliter l'accès à l'information sur les transports publics*, 6 juillet 2006.

Conseil général du Finistère, Délibération, *En commun pour aller plus loin : la conférence des collectivités organisatrices des transports*, 6 juillet 2006.

## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

Conseil général du Finistère, Délibération, *Garantir des tarifs simples et attractifs pour les transports collectifs*, 6 juillet 2006.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Renforcer la complémentarité des transports*, 6 juillet 2006.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Expérimenter sur le Pays d'Iroise un réseau de transport accessible au plus grand nombre*, 6 juillet 2006.

Conseil général du Finistère, Délibération, *La communication du Conseil général du Finistère – Actions 2007*, 1<sup>er</sup> février 2007.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Transports départementaux. Bilan et perspectives.*, 1<sup>er</sup> février 2007.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Avancement des projets de dessertes ferroviaires du Finistère*, 1<sup>er</sup> février 2007.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Création de l'abonnement « Transcool + »*, 21 juin 2007.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Transports départementaux. Bilan et perspectives.*, 31 janvier 2008.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Avancement des projets de desserte ferroviaire du Finistère*, 31 janvier 2008.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Politique de communication 2008 du Conseil général du Finistère*, 31 janvier 2008.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Desserte ferroviaire du Finistère – orientations*, 26 juin 2008.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Schéma régional multimodal des déplacements et des transports – Plan ferroviaire breton*, 4 décembre 2008.

Conseil général du Finistère, Délibération, *Transports départementaux. Bilan et perspectives.*, 29 janvier 2009.

#### ○ **Conventions**

Protocole de coopération intermodale en date du 1<sup>er</sup> septembre 2002 entre la Communauté d'agglomération de Morlaix et le Département du Finistère.

Convention type de délégation du service public de transport interurbain entre le département du Finistère et les sociétés de transport délégataires pour la période allant du 1<sup>er</sup> septembre 2004 au 31 août 2011.

Protocole de coopération intermodale en date du 1<sup>er</sup> septembre 2004 entre Quimper-Communauté et le Département du Finistère.

## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

Protocole de coopération intermodale en date du 1<sup>er</sup> janvier 2006 entre la Communauté urbaine de Brest et le département du Finistère.

#### ➤ **Conseil Général du Morbihan**

##### ○ **Publications et documents informatifs**

Plaquettes de présentation des tarifs du réseau TIM éditées par le Conseil général en 2004 et en 2007.

Morbihan, Le magazine du Conseil général, n°3, septembre 2006.

Morbihan, Le magazine du Conseil général, n°7, mai 2007.

Morbihan, Le magazine du Conseil général, n°10, novembre 2007.

Morbihan, Le magazine du Conseil général, n°12, juin 2008.

Morbihan, Le magazine du Conseil général, n°15, décembre 2008.

Morbihan, Le magazine du Conseil général, n°16, février-mars 2009.

##### ○ **Rapports et études**

Jacques Roulet Conseil, Département du Morbihan, Direction départementale de l'Équipement. *Schéma des transports collectifs. Diagnostic*, Vannes, DDE, 1981.

Conseil Général du Morbihan, Service des Transports, *Les politiques de Transports*, septembre 1998.

Conseil Général du Morbihan, SoCoTrans, *Cadrage élaboré par le sous-groupe de la Commission transports en vue du renouvellement des conventions passées avec les transporteurs*, décembre 2004.

Conseil Général du Morbihan, *Plan Départemental des Déplacements Collectifs*, septembre 2005.

Conseil Général du Morbihan, *Rapport préalable au lancement de la procédure de délégation de service public concernant les marchés de transports du département*, 3<sup>ème</sup> trimestre 2005.

Conseil général du Morbihan, Marie Ménard, *Les saisonnalités dans le Morbihan*, 2007.

Conseil général du Morbihan, Orientations budgétaires 2008, Réunion du 4<sup>ème</sup> trimestre 2007.

Conseil général du Morbihan, Orientations budgétaires 2008, Réunion du 4<sup>ème</sup> trimestre 2008.

Conseil général du Morbihan, « 2009 une année au service des morbihannais », Budget 2009.

Conseil général du Morbihan, Regards croisés sur le Morbihan, *Le prisme du développement durable*, 2009.

Conseil général du Morbihan, « 2 € le trajet dans tout le Morbihan », mars 2009.

➤ **Conseil général des Côtes d'Armor**

○ **Publications du Conseil général**

Côtes d'Armor, le Magazine du Conseil général, n°34, mars/avril 2005.

Côtes d'Armor, le Magazine du Conseil général, n°37, septembre/octobre 2005.

Côtes d'Armor, le Magazine du Conseil général, n°39, janvier 2006.

Côtes d'Armor, le Magazine du Conseil général, n°44, juin 2006.

Côtes d'Armor, le Magazine du Conseil général, n°50, janvier 2007.

Côtes d'Armor, le Magazine du Conseil général, n°60, décembre 2007.

Côtes d'Armor, le Magazine du Conseil général, n°61, janvier 2008.

○ **Rapports et études**

Conseil général des Côtes d'Armor, *compte rendu de déplacement au 11<sup>ème</sup> Congrès mondial sur les systèmes de transports intelligents du 18 au 22 octobre 2004 - Nagoya (Japon)*.

Conseil Général des Côtes d'Armor, Présentation de la Direction des transports, *La politique de transport du Conseil général des Côtes d'Armor, 2007*.

Conseil général des Côtes d'Armor / TMO, Côtes d'Armor 2020, Comité prospectif issu du CA de l'O3D, *Thème : Développement spatial*, 5 février 2008.

Conseil général des Côtes d'Armor, « *Armor Déplacements* », Synthèse réalisée pour contribuer à la réflexion Côtes d'Armor 2mille20, juillet-août 2008.

Conseil général des Côtes d'Armor, Direction des infrastructures et des transports, *Schéma des transports intelligents des Côtes d'Armor*, Séance des 22 et 23 septembre 2008.

➤ **Conseil Général d'Ille-et-Vilaine**

○ **Publications du Conseil général**

Bilan et perspectives, 1992-1993, Conseil général d'Ille-et-Vilaine.

Bilan et perspectives, 1993-1994, Conseil général d'Ille-et-Vilaine.

Bilan et perspectives, 1995-1996, Conseil général d'Ille-et-Vilaine.

Bilan et perspectives, 1996-1997, Conseil général d'Ille-et-Vilaine.

Bilan et perspectives, 1997-1998, Conseil général d'Ille-et-Vilaine.

Bilan et perspectives 1998-1999, Conseil général d'Ille-et-Vilaine.

Bilan et perspectives 1999-2000.

## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

Nous, Vous, Ille, le magazine du Conseil Général, n°79, octobre-novembre 2007.

Nous, Vous, Ille, le magazine du Conseil Général, n°80, décembre 2007 – janvier-février 2008.

#### ○ **Rapports et études**

Conseil général d’Ille-et-Vilaine, Service des transports, *Les principes constitutifs du schéma départemental des transports collectifs*, présentation, 2004.

Conseil général d’Ille-et-Vilaine / TMO, *Rapport d’étude : Consultation de la population sur les questions d’identité et d’appartenance territoriale*, septembre 2005.

Conseil général d’Ille-et-Vilaine, Service des transports, *Billettique interopérable : contexte et organisation*, présentation, 2007.

Conseil général d’Ille-et-Vilaine, Service des transports, *Evolution de la fréquentation du réseau depuis 2005*, 2007.

Jean-Louis Tourenne, Président du Conseil général d’Ille-et-Vilaine, *Equilibre territorial – politique de transports*, 2008.

Conseil général d’Ille-et-Vilaine, Service des transports, *Mise en accessibilité du réseau : démarche et concertation*, présentation, 2008.

#### ○ **Dossiers de presse**

Conseil général d’Ille-et-Vilaine, *Dossier de presse : « Illenoo »*, [www.presse-cg35.fr](http://www.presse-cg35.fr), 05/09/2005.

Conseil général d’Ille-et-Vilaine, *Dossier de presse : « 101 cars Illenoo au biodiésel »*, [www.presse-cg35.fr](http://www.presse-cg35.fr), novembre 2006.

Conseil général d’Ille-et-Vilaine, *Dossier de presse : « Illenoo adopte la carte Korriga »*, [www.presse-cg35.fr](http://www.presse-cg35.fr).

#### ○ **Plaquettes et documents informatifs**

Guide pratique. Illenoo, le service de transport du Conseil général d’Ille-et-Vilaine.

#### ○ **Procès-verbaux et délibérations**

Conseil général d’Ille-et-Vilaine, *Equilibre territorial, politique de transport*, Réunion du 1<sup>er</sup> trimestre 2006.

Conseil général d’Ille-et-Vilaine, *Accessibilité du réseau Illenoo aux personnes à mobilité réduite*, Réunion du 1<sup>er</sup> trimestre 2007.

Conseil général d’Ille-et-Vilaine, *Schéma directeur d’accessibilité aux personnes à mobilité réduite des services de transport départementaux*, Réunion du 1<sup>er</sup> trimestre 2008.

## ANNEXES

### Annexe I : Autres sources de la thèse

Conseil général d'Ille-et-Vilaine, Transports, Réunion du 1<sup>er</sup> trimestre 2008.

Conseil général d'Ille-et-Vilaine, Transports, Réunion du 1<sup>er</sup> trimestre 2009.

#### ➤ Documents émanant d'autres institutions

Lettre du GART, « *Trois lauréats pour les Qualid'or* », décembre 1999.

Rennes métropole / STAR, *Dossier de presse : « Lancement de Korrigo sur le réseau STAR de Rennes Métropole le 1<sup>er</sup> mars 2006 »*, conférence de presse du 14 février 2006.

Région Bretagne, Conseil général d'Ille-et-Vilaine, Rennes Métropole, « *Korrigo, la carte bretonne des déplacements* », Séminaire GART – DIACT, 17 Janvier 2007.

Conseils généraux des Côtes d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, Dossier de presse, « *Les 4 départements bretons au 2<sup>ème</sup> salon des départements de France : Bretagne, couleurs Cultures* », Nantes, 2005.

Région Bretagne, Conseil général d'Ille-et-Vilaine, Rennes Métropole, *Korrigo : une carte à puce pour voyageur en TER, bus, métro et car*, 21 septembre 2005.

GART, « *La tarification unique dans les transports publics départementaux* », 2007.

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, « *Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau signent le protocole de financement de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne/Pays de la Loire* », Dossier de presse, 29 juillet 2009.



## Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

***Document II-1 : Décret-loi du 19 avril 1934 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers, Journal Officiel du 20 avril 1934, p.3964.***

# **RAPPORT**

**au Président de la République Française**

Paris, le 19 avril 1934

Monsieur le Président,

Dans sa session des 16 et 17 février 1934, le conseil national économique a formulé, après une instruction minutieuse, des conclusions d'ensemble sur le problème des transports.

Ces conclusions établissent l'urgente nécessité de mettre fin, dans l'intérêt des finances publiques comme celui de l'économie nationale tout entière, à la situation actuelle des transports publics.

La concurrence désordonnée des transports à laquelle nous assistons crée finalement des charges supplémentaires au budget. Il importe donc de la faire cesser le plus tôt possible partout où elle conduit non seulement à une aggravation continue de la situation financière des chemins de fer de l'État, mais encore à la ruine des transports routiers eux-mêmes.

La réalisation d'une coordination rationnelle et libérale des transports par fer et par route aura pour effet, non seulement de diminuer les charges de l'État, mais de donner aux transports routiers des avantages et une sécurité sur laquelle ils ne peuvent compter dans la situation actuelle.

Enfin, cette coordination procurera au public, d'une part, des facilités nouvelles par une meilleure répartition des moyens de transports, et, d'autre part, des garanties supplémentaires importantes quant à la régularité des services, puisque les décisions réglementant les transports devront comporter, vis-à-vis des entrepreneurs, des obligations contractuelles, notamment, en ce qui concerne les horaires, les tarifs et la sécurité.

Devant l'urgence du problème, nous avons estimé qu'il convenait de procéder à des mesures immédiates destinées à permettre d'arrêter très prochainement, dans les diverses régions du territoire, les solutions les mieux adaptées dans chaque cas.

Le programme qui vous est soumis s'inspire :

1° Des conclusions du conseil national économique invitant la puissance publique « à s'efforcer, avant d'agir par voie d'autorité, de susciter des ententes entre les transporteurs intéressés. » Cette solution qui doit être « souple et progressive » est la plus large parmi celles qui ont été envisagées jusqu'ici pour le même problème, dans les différents pays ;

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

2° Des directives de la loi du 8 juillet 1933, tendant à adapter aux nécessités actuelles, dans l'ordre technique et économique, le régime des grands réseaux de chemin de fer d'intérêt général.

Nous avons prévu, pour réaliser une coordination efficace des moyens de transports, la création auprès du ministre des travaux publics, d'un comité comprenant :

Un représentant des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général ;

Un représentant des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt local ;

Un représentant des transporteurs par route ayant des contrats avec l'État, les départements ou les communes ;

Deux représentants des transporteurs par route n'ayant pas de contrat avec l'État, les départements ou les communes, dont un pour les services de voyageurs et un pour les services de marchandises ;

Un arbitre désigné à l'unanimité par les cinq membres ci-dessus, ou, à défaut d'accord, par le ministre des travaux publics.

Ce comité, dit de « coordination », aura pour mission de susciter, entre tous les transporteurs intéressés, des ententes régionales pour l'organisation des services des transports publics de voyageurs et de marchandises, par fer et par route.

Ces ententes seront préparées par des réunions locales ou régionales des représentants des chemins de fer d'intérêt général et local, et des entrepreneurs de services de transports par route, contractuels ou non, dans lesquelles sera examinée la situation d'ensemble des transports et où seront pris les avis des autorités départementales et des représentants des usagers sur les besoins des populations.

A défaut d'entente, l'arbitre soumettra au ministre des travaux publics ses propositions pour le maintien ou la modification des services existants, ou la suppression de certains d'entre eux, dans un délai spécialement fixé dans chaque cas, et la création de services nouveaux.

Les ententes ou les propositions de l'arbitre deviendront exécutoires après l'approbation, par arrêté, du ministre des travaux publics.

Les répercussions des mesures qui précèdent, en ce qui concerne les économies à envisager pour le budget de l'État, seraient de quatre ordres :

1° Les pertes de recettes qu'entraîne pour le chemin de fer la concurrence automobile cesseraient immédiatement de s'aggraver ;

2° Le retour à la voie ferrée du trafic auquel les autres modes de transports renonceraient à l'avenir, notamment des transports à longue distance, procureraient à l'ensemble des réseaux des recettes nettes supérieures aux recettes nettes des transports abandonnés à l'automobile ;

3° La suppression de tout ou partie du service des voyageurs et des marchandises sur les lignes ou dans les gares dont le trafic serait réservé désormais à la route se traduirait par une économie d'exploitation pour les grands réseaux de chemins de fer ;

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

4° Enfin, serait supprimée une concurrence qui conduit les diverses entreprises à effectuer du transport à perte.

Les dispositions ci-dessus analysées seront contenues dans le décret ci-après que nous vous prions de bien vouloir revêtir de votre signature.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre respectueux dévouement.

# DECRET-LOI

Le président de la République Française,

Sur le rapport du président du conseil, des ministres des finances, des travaux publics, de l'intérieur et de la justice,

Vu l'article 36 de la loi de finances du 28 février 1934, autorisant le Gouvernement à prendre, par décrets, toutes mesures d'économie qu'exigera l'équilibre du budget ;

Vu la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage ;

Vu la loi du 8 juillet 1933, tendant à adapter aux nécessités actuelles, dans l'ordre technique et économique, le régime des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général ;

Vu la délibération du conseil des ministres en date du 19 avril 1934 ;

Décète :

Art. 1<sup>er</sup> – En vue de réduire les charges financières de l'État, il est constitué, auprès du ministre des travaux publics, un comité chargé de réaliser la coordination des transports ferroviaires et routiers.

Art. 2 – Ce comité, dit « de coordination », comprend :

Un expert désigné par le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer.

Un expert désigné par les organisations professionnelles des voies ferrées d'intérêt local.

Un expert désigné par les organisations professionnelles des transporteurs par route ayant des contrats avec l'État, les départements ou les communes.

Deux experts désignés par les organisations professionnelles des transporteurs par route n'ayant pas de contrat avec l'État, les départements ou les communes.

Le ministre des travaux publics établira la liste des organisations intéressées appelées à procéder à ces désignations ; à défaut d'accord entre elles, il y procédera lui-même.

Un arbitre, désigné à l'unanimité des cinq experts, sous réserve de

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

l'approbation du ministre des travaux publics, ou, à défaut d'accord entre les experts, par le ministre des travaux publics.

Les experts et l'arbitre seront désignés pour une durée de trois ans. Leur mandat sera renouvelable.

Art. 3 – Le comité de coordination recherchera des ententes départementales et régionales, entre tous les transporteurs intéressés, pour l'organisation des transports publics de voyageurs et de marchandises, par fer et par route, y compris les transports à grande distance.

A défaut d'entente, l'arbitre soumettra au ministre des transports publics des propositions pour le maintien ou la modification des services existants, ou la suppression de certains d'entre eux dans un délai fixé spécialement pour chaque cas, et la création de services nouveaux.

Les ententes ou les propositions deviendront exécutoires, après l'approbation, par arrêté, du ministre des travaux publics.

La composition et les attributions du comité de coordination pourront être étendues ou modifiées par un décret en conseil d'État

Art. 4 – Les arrêtés ministériels sanctionnant les ententes ou les propositions de l'arbitre fixeront les conditions auxquelles devront satisfaire les transports routiers sur les relations prévues pour ces transports.

Ces conditions devront porter, notamment, sur les horaires et les tarifs, l'obligation d'assurer le service et de respecter l'égalité de traitement entre les usagers, l'acceptation des transports postaux. Les arrêtés fixeront, en outre, la durée de validité des accords ou propositions sanctionnées.

Art. 5 – A partir de la publication du présent décret et jusqu'à l'intervention des arrêtés ministériels visés aux articles 3 et 4, il ne pourra être créé aucun service de transports publics.

Dans les zones où ces arrêtés seront applicables, aucun transport ne pourra être effectué qu'en conformité desdits arrêtés ou de leurs modifications subséquentes.

Après l'intervention des arrêtés ministériels, aucun service nouveau ne pourra être créé sans une autorisation du ministre des travaux publics, donnée après examen du comité de coordination et proposition de l'arbitre.

Art. 6 – Dans le délai de quinze jours à dater de la publication du présent décret, tous les entrepreneurs assurant des services de transports publics ne faisant pas l'objet de contrats avec l'État, les départements ou les communes, seront tenus de souscrire à la préfecture du département du siège principal de leur établissement une déclaration d'exploitation. Cette déclaration, dont les modalités seront fixées par arrêté du ministre des travaux publics auxquels est affilié l'entrepreneur.

Art. 7 – Est considéré comme transport public, pour l'application du présent décret, tout service offert au public dans un but commercial pour le transport des voyageurs ou de marchandises.

Art. 8 – Par dérogation à l'article 7, ne seront pas soumis aux dispositions du

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

présent décret, les services exceptionnels de transport de voyageurs, c'est-à-dire les services spéciaux destinés à faire face à des besoins qui ne se renouvellent pas régulièrement.

Art. 9 – Toute contestation ou réclamation relative à l'application des articles 7 et 8 du présent décret sera tranchée par le ministre des travaux publics, après examen du comité de coordination et proposition de l'arbitre.

Art. 10 – Les contraventions aux dispositions du présent décret, du règlement d'administration publique prévu à l'article suivant, et des arrêtés pris pour leur exécution seront punies d'une amende de 16 à 200 francs par infraction constatée.

En outre, les infractions aux dispositions de l'article 5 du présent décret, seront sanctionnées, en cas de récidive, par le retrait, pendant une durée allant de trois mois à un an, pour les véhicules du contrevenant ayant fait l'objet d'un procès-verbal, du récépissé de déclaration de mise en circulation prévu par l'article 28 du décret du 31 décembre 1922.

Art. 11 – Toutes mesures complémentaires tendant à assurer la coordination des transports ferroviaires et routiers feront l'objet d'un règlement d'administration publique.

Art. 12 – Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres avant le 31 octobre 1934.

Art. 13 – Le président du conseil, les ministres des finances, des travaux publics, de l'intérieur et de la justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 avril 1934.

Albert LEBRUN

***Document n° II-2 : Décret du 25 février 1935 portant Règlement d'Administration Publique pour l'exécution du décret du 19 avril 1934 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers (Journal Officiel du 26 février 1935, p. 2389).***

## Conditions générales et Transport de Voyageurs

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du président du Conseil, des ministres des travaux publics, de l'intérieur, des postes, télégraphes et téléphones, du travail et des finances,

Vu l'article 36 de la loi du 28 février 1934 ainsi conçu :

« Le Gouvernement est autorisé jusqu'au 30 juin 1934, à prendre nonobstant toutes dispositions législatives contraires, président du conseil des ministres et contresigné du président du conseil et du ministre des finances, les mesures d'économie qu'exigera l'équilibre du budget.

« Ces décrets seront soumis à ratification des Chambres avant le 31 octobre 1934. Ils auront force exécutoire jusqu'à décision du Parlement » ;

Vu le décret du 19 avril 1934 portant coordination des transports ferroviaires et routiers, pris en application de la loi ci-dessus visée, du 28 février 1934 et notamment les articles 11 et 3 ainsi conçus :

Art. 11 – « Toutes mesures complémentaires tendant à assurer la coordination des transports ferroviaires et routiers feront l'objet d'un règlement d'administration publique » ;

Art. 3 – « La composition et les attributions du comité de coordination pourront être étendues et modifiées par décret en conseil d'État » ;

Vu l'avis du garde des sceaux, ministre de la justice ;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

## **TITRE I<sup>er</sup>**

### **Du comité technique départemental des transports**

## **CHAPITRE I<sup>er</sup>**

### **ORGANISATION**

#### **Composition du comité**

Art. 1<sup>er</sup> – Il est constitué dans chaque département un organisme dit « Comité technique départemental des transports. » Ce comité, qui siège au chef-lieu du département, sauf décision contraire du ministre des travaux publics, comprend un délégué titulaire et un délégué suppléant, représentant chacune des catégories suivantes :

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

1° Le ou les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général exploitant des lignes dans le département ;

2° Les réseaux secondaires de chemins de fer d'intérêt général, les réseaux de voies ferrées d'intérêt local et de tramways exploitant les lignes dans le département ;

3° Les entreprises routières ayant, dans le département, des contrats avec l'État, le département ou les communes ;

4° Les entreprises libres de transport public automobile de voyageurs exploitant des services dans le département ;

5° Les entreprises libres de transport public automobile de marchandises exploitant des services dans le département.

#### **Désignation des membres du comité.**

Art. 2 – Chacune des catégories de transporteurs définie à l'article 1<sup>er</sup> désigne son délégué titulaire et son délégué suppléant.

Peuvent seuls être délégués, les sociétés et entrepreneurs de transport exploitant des services dans le département, ou les personnes qui dirigent effectivement tout ou partie des services de ces sociétés et entreprises. Si le délégué choisi est une société ou une régie, celle-ci désigne la personne qui la représentera.

Pour la désignation des délégués, il est procédé comme suit :

a) 1<sup>ère</sup> catégorie – Le grand réseau d'intérêt général dont les lignes desservent le département désigne ses représentants.

Si un même département est desservi par les lignes de plusieurs grands réseaux, le comité de direction des grands réseaux désigne un délégué titulaire et un suppléant, qui peuvent appartenir ou non au même réseau ;

b) Autres catégories – A défaut d'accord unanime entre les transporteurs, les délégués sont, dans chaque catégorie, élus à la majorité relative.

Les votes ont lieu dans les formes fixées par un arrêté du ministre des travaux publics qui détermine toutes les mesures d'exécution, notamment pour l'établissement des listes électorales, la convocation des électeurs, le dépouillement des bulletins et l'affichage des résultats à la porte de la préfecture.

2<sup>e</sup> catégorie – Chaque réseau de chemin de fer secondaire d'intérêt général et d'intérêt local ou de tramways (à l'exclusion des compagnies fermières des grands réseaux) dispose d'une voix par dizaine ou fraction de dizaine de kilomètre de ligne concédée ou affermée en exploitation dans le département. Lorsque le délégué titulaire élu est l'administration d'une régie départementale ou d'une exploitation placée sous séquestre ou une personne dirigeant tout ou partie de tels services, le suppléant est choisi par les autres exploitants.

3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégorie – Chaque entreprise contractuelle ou libre de transport public automobile dispose d'une voix par groupe ou fraction de groupe de cinq véhicules en service dans le département. Il n'est pas tenu compte, pour les entreprises libres, que des véhicules régulièrement déclarés, en exécution du décret du 19 avril 1934 et de l'arrêté ministériel du même jour pris pour son application.

L'élection du titulaire et du suppléant donne lieu à deux scrutins distincts. Dans chaque catégorie, toutes les entreprises prennent part au premier scrutin. Si le délégué élu à ce premier scrutin représente une entreprise utilisant au plus dix véhicules pour l'exploitation de ses services, seules les entreprises utilisant plus de dix véhicules prennent part au scrutin



## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

pour l'élection du suppléant, et inversement.

Pour l'application de l'alinéa ci-dessus, les règles ci-après sont observées en ce qui concerne les remorques :

1° Chaque groupe comprenant un tracteur et une remorque est compté pour un véhicule ;

2° Chaque remorque supplémentaire, qu'elle soit attelée à un camion ou à un tracteur, est comptée pour un demi-véhicule.

Toutefois, il n'est tenu compte que des remorques payant les taxes au poids et à l'encombrement.

Si deux ou plusieurs sociétés ou personnes obtiennent le même nombre de voix, est déclarée élue celle qui représente l'entreprise la plus anciennement établie dans le département.

Les fonctions de délégué dans un comité technique départemental sont incompatibles avec celles d'expert au comité de coordination.

## **Désignation des Membres du Comité Départemental**

### **Procédure de la désignation**

Art. 3 – Dans un délai de quinze jours, à dater de la publication du présent décret au Journal Officiel, le préfet convoque pour la désignation des délégués, d'une part, les entreprises exploitant des services libres de transport public dans le département qui ont fait, dans les délais réglementaires, c'est à dire avant le 8 mai 1934, la déclaration prescrite par l'article 6 du décret du 19 avril 1934, et, d'autre part, les compagnies et entreprises qui exploitent des services ou contractuels.

Le préfet veille à l'application des règles ci-dessus édictées pour la désignation des membres du comité et vérifie notamment le nombre de voix attribué à chaque électeur. Il fait afficher à la porte de la préfecture les résultats des opérations électorales.

Les réclamations contre ces opérations lui sont adressées. Elles ne sont admises que dans les cinq jours suivant le jour où les résultats du scrutin ont été affichés à la porte de la préfecture. A l'expiration de ce délai, le préfet adresse au ministre des travaux publics le dossier des élections avec les réclamations et son avis.

Le ministre transmet dans les cinq jours le dossier au comité de coordination qui, dans un délai de quinze jours, le retourne au ministre avec ses observations. Le ministre statue sur la validité du scrutin et fixe la date à laquelle le comité technique départemental entrera en fonctions.

### **Durée du mandat des délégués**

Art. 4 – Les délégués sont désignés pour trois mois. Par exception, les pouvoirs de ceux qui seront désignés à la constitution du comité ne prendront fin que le 31 décembre 1938.

Le ministre peut, par un arrêté motivé, les intéressés entendus et après avis du comité de coordination, prononcer la radiation des délégués au cours de leur mandat, s'il estime que le bon fonctionnement de la coordination l'exige.

En cas d'invalidation, de radiation, de démission ou de décès d'un délégué, il est procédé, suivant les règles applicables en cas de désignation générale, à la désignation d'un délégué dont le mandat expire en même temps que celui des autres membres du comité

## **CHAPITRE 2**

### **FONCTIONNEMENT**

Art. 5 – Au cours de sa première réunion, qui a lieu dans les dix jours de son entrée en fonctions, le comité technique départemental désigne son président et fixe les conditions de son fonctionnement.

Seuls, les délégués titulaires ont voix délibérative.

En cas d'absence, d'empêchement ou de vacance, le titulaire est remplacé par le suppléant de la même catégorie.

Dans le cas où le délégué titulaire et le délégué suppléant d'une même catégorie, régulièrement convoqués, sont absents à trois séances consécutives du comité technique départemental, celui-ci peut valablement délibérer à la troisième séance malgré leur absence.

Les délégués suppléants peuvent assister à toutes les séances.

Les dépenses du comité technique départemental sont couvertes au moyen d'une cotisation annuelle que toutes les exploitations de transport public par fer et par route existant dans le département et participant aux ententes de coordination se seront engagées à verser par une clause expresse des accords à intervenir. Le taux de cette cotisation est déterminé par le comité technique départemental dans la limite d'un maximum fixé d'une part à vingt francs par véhicule routier servant à l'exploitation de lignes dans le département en tenant compte des remorques dans les conditions fixées à l'article 2, et, d'autre part, à trente francs par kilomètre de ligne de chemin de fer d'intérêt général et à dix francs par kilomètre de ligne de chemin de fer secondaire d'intérêt général ou de voie ferrée d'intérêt local, exploitées dans le département.

Le comité technique départemental prélève sur le produit de la contribution ci-dessus indiquée une somme forfaitaire arrêtée à 10 p. 100 du produit des maxima fixés au paragraphe précédent pour couvrir les frais de fonctionnement du comité de coordination.

Ce pourcentage peut être révisé par arrêté ministériel, en vue de rétablir l'équilibre qui doit exister entre son produit et le montant des dépenses régulières de fonctionnement dudit comité, auxquelles il est destiné à faire face.

Les fonctions de délégué au comité technique départemental, ainsi que celles d'expert au comité de coordination sont gratuites.

Les frais de déplacement des délégués titulaires des comités techniques départementaux font l'objet de remboursement par application des taux fixés pour le règlement de leurs frais de mission aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Les délégués suppléants des comités techniques départementaux, lorsqu'ils remplacent les titulaires, ont droit aux mêmes frais de déplacement.

Les frais de déplacement des experts et experts adjoints du comité de coordination sont fixés par arrêté ministériel.

Art. 6 – Les procès-verbaux des séances des comités techniques départementaux sont communiqués aux préfets et au comité de coordination.

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

Dans un délai de huit jours, à dater de cette communication, le préfet peut demander au comité technique départemental d'entendre, sur les questions donnant lieu à observations de sa part, l'ingénieur en chef du service ordinaire des ponts et chaussées du département ou son délégué, et de procéder après cette audition à une seconde délibération.

Le préfet peut également inviter le comité à entendre, sur telle question dont il jugera utile de le saisir, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées ou l'ingénieur en chef du service vicinal, et à délibérer après cette audition, sur la question dont il s'agit. De même, lorsqu'il l'estime nécessaire, le comité technique départemental peut, de son côté, demander au préfet d'entendre l'ingénieur en chef des ponts et chaussées ou l'ingénieur en chef du service vicinal.

Les directeurs régionaux ou départementaux des postes, télégraphes et téléphones peuvent aussi demander aux comités techniques départementaux de les entendre et de délibérer sur telles questions dont ils jugent utile de les saisir.

De leur côté, les comités techniques départementaux peuvent demander au préfet d'entendre les directeurs régionaux ou départementaux des postes, télégraphes et téléphones.

Le ministre des travaux publics peut demander au comité de coordination d'entendre, sur les questions qu'il juge utile de lui soumettre, le directeur général des chemins de fer et des routes agissant en qualité de commissaire du Gouvernement assisté, s'il y a lieu, des chefs de services des divers ministères, dont l'audition sera jugée utile.

De son côté, le comité de coordination peut demander à entendre le directeur général des chemins de fer et des routes, assisté, s'il y a lieu, des chefs de service des divers ministères, dont l'audition sera jugée utile.

## CHAPITRE III

### ATTRIBUTIONS GENERALES

Art. 7 – Le comité technique départemental est, pour le comité de coordination, un organisme d'information, d'étude et de surveillance. En particulier, il concourt à l'élaboration des ententes et au contrôle de leur application.

Il est en outre investi des attributions que lui confèrent des dispositions particulières du présent décret.

Toutes les fois que, sur une affaire, l'unanimité ne peut s'établir au sein du comité technique départemental, le comité de coordination est saisi de cette affaire.

Art. 8 – L'action du comité technique départemental s'étend au territoire du département.

Toutefois, lorsque l'utilité de conclure, les ententes dans un cadre régional est reconnue, les comités techniques départementaux intéressés tiennent d'eux-mêmes ou sont invités par le comité de coordination à tenir des réunions en commun pour l'établissement de l'entente régionale. Seuls, les délégués titulaires peuvent prendre part à ces réunions. Les suppléants ne peuvent y assister qu'en l'absence du délégué titulaire qu'ils suppléent.

A titre exceptionnel et pour assurer l'application des ententes, le ministre des travaux publics peut, sur la demande concordante des comités techniques départementaux intéressés, et après avis du comité de coordination, décider la création d'un comité technique régional composé de délégués des cinq catégories désignés par les comités départementaux intéressés. Dans ce cas, ce comité se substitue aux comités

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

départementaux pour les relations définies par la décision ministérielle, et pour les attributions spécifiées par la même décision.

En ce qui concerne ces relations et ces attributions, l'intervention des préfets s'exerce auprès des comités régionaux dans les mêmes conditions qu'auprès des comités techniques départementaux.

Art. 9 – Dès sa constitution, le comité technique départemental dresse la liste des véhicules dont il y aura lieu de tenir compte pour l'établissement des plans de transports. A cet effet, il examine les déclarations souscrites en application de l'article 6 du décret du 19 avril 1934, et il procède à toutes vérifications utiles pour s'assurer que ces déclarations correspondent bien au matériel réellement utilisable de chaque entreprise, et au service effectivement exécuté à la date du 21 avril 1934 (lendemain de la date de publication au Journal Officiel du décret du 19 avril 1934). Seuls entrent en compte les véhicules pour lesquels les entreprises présentent des procès-verbaux de visite prévus à l'article 29 du présent décret et concluant au maintien en service de ces véhicules. Ces procès-verbaux doivent avoir été délivrés dans la période de six mois précédant leur présentation au comité technique départemental. Toutefois, il est tenu compte des véhicules à remplacer pour lesquels l'entrepreneur justifie avoir passé commande de matériel neuf.

Si certaines déclarations ne comportent pas tous les renseignements prévus par l'arrêté ministériel pris en exécution de l'article 6 du décret du 19 avril 1934, le préfet, sur la demande du comité technique départemental, invite les transporteurs intéressés à les compléter.

Le comité technique départemental procède ainsi à un recensement du matériel (non soumis à déclaration) des entreprises assurant des services de transport public automobile faisant l'objet de contrats avec l'État, les départements ou les communes.

## CHAPITRE IV

### ATTRIBUTIONS SPECIALES

#### RELATIVES A LA COORDINATION DES SERVICES DE VOYAGEURS

Art. 10 – Le comité technique départemental établit les bases de l'entente entre les transporteurs intéressés, en ce conformant aux dispositions des titres II et III du présent décret, aux instructions du comité de coordination et en utilisant les travaux des négociations antérieures.

Il recherche l'adhésion de toutes les entreprises, tant aux suppressions et modifications de lignes qu'à la répartition nouvelle des services de transport, ainsi qu'aux conditions imposées pour l'exécution des services sous le régime de l'entente et, spécialement, aux cotisations et sanctions, respectivement mentionnées aux articles 5 et 37 du présent décret.

Le dossier de chaque entente ou, à défaut d'entente, des négociations, doit contenir notamment les documents énumérés ci-après, qui sont la base des compensations des services entre le rail et la route, et du plan d'organisation des transports :

a) La liste des lignes ou sections de lignes de ceux des services routiers libres qui doivent être totalement ou partiellement fermées à l'exploitation pour supprimer des doubles emplois onéreux, avec les lignes maintenues ouvertes au service des voyageurs des réseaux de chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local des services publics automobiles contractuels ;

b) La liste des lignes ou sections de lignes des réseaux de chemins de fer d'intérêt

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

général et d'intérêt local et des services publics automobiles contractuels, dont la fermeture totale ou partielle au service des voyageurs est reconnue nécessaire et dont ces réseaux et services feront l'abandon ;

c) La liste de celles des lignes ou sections de lignes des entreprises de transport public automobile de voyageurs à admettre au bénéfice de la compensation ;

d) La liste et la répartition entre les entreprises routières des services de transport public automobile de voyageurs à établir sur des itinéraires jusque là desservis par chemin de fer, en distinguant les services exploités aux risques et périls de l'entreprise pour le compte d'un réseau de chemins de fer d'intérêt général ou d'intérêt local ;

e) La liste des lignes ou sections de lignes des services libres de transport public automobile de voyageurs, quotidiens ou périodiques, maintenus sous certaines conditions d'itinéraires, d'horaires et de tarifs ;

f) D'une façon générale, la liste de toutes les modifications et la copie de tous les accords intervenus et de tous les engagements souscrits pour établir l'entente ;

g) Le dossier comprend également la liste de toutes les entreprises dont l'entente ne modifie pas les services. Une fiche établie pour chaque entreprise sur un modèle arrêté par le comité de coordination précise les conditions d'exploitation de ces services.

Après l'intervention des arrêtés ministériels fixant les conditions auxquelles doivent satisfaire les transports routiers, le comité technique départemental contrôle l'application de l'entente. Il exerce notamment les attributions prévues au titre III du présent décret.

Le cas échéant, il adresse aux entreprises de transport les avertissements nécessaires et applique ou propose, dans les conditions prévues à l'article 37 ci-après, les sanctions qu'il estime justifiées.

Ces dispositions ne font pas obstacle aux mesures que les préfets et les maires peuvent prendre, en matière de police de la circulation et de la conservation du domaine public.

## TITRE II

### Dispositions relatives aux ententes pour l'organisation des transports publics de voyageurs

#### **Plan d'établissement des ententes entre transporteurs de voyageurs**

Art. 11 – Pour l'établissement des ententes prévues par le décret du 19 avril 1934 :

Les grands réseaux de chemins de fer et les réseaux secondaires d'intérêt général désignent au comité technique départemental celles de leurs lignes ou sections de lignes dont il est reconnu nécessaire de proposer au ministre la fermeture totale ou partielle au transport de voyageurs en raison des avantages offerts par d'autres moyens de transport pour assurer la meilleure desserte des agglomérations, compte tenu du trafic et du résultat financier de l'exploitation de ces lignes ;

Les chemins de fer d'intérêt local et les services publics automobiles exploités en vertu de contrats avec l'État, les départements ou les communes, désignent également au comité technique départemental, celles des lignes subventionnées ou non dont la fermeture totale ou partielle au service des voyageurs est reconnue nécessaire en accord avec l'autorité concédante ;

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

Les transporteurs routiers désignent au comité technique départemental ceux de leurs services dont la suppression motiverait une compensation en fournissant à l'appui toutes justifications utiles.

#### **Répartition des services entre le rail et la route**

Art. 12 – Le plan d'organisation des transports doit être établi en vue de supprimer les doubles emplois onéreux pour les finances publiques et l'économie générale du pays.

Dans ce but, les transports des voyageurs, sur celles de leurs lignes ou sections de lignes maintenues ouvertes à ce trafic, sera réservé aux chemins de fer d'intérêt général, aux voies ferrées d'intérêt local et aux services automobiles qui les exploitent actuellement en vertu de concessions ou de contrats passés avec des collectivités.

Toutefois, il pourra être dérogé à cette règle dans le cas où des services automobiles libres antérieurs à des services contractuels ou à des services exploités en régie assureraient pleinement les besoins du trafic sur le même itinéraire.

Les suppressions de services routiers pourront donner lieu à compensation sous une des formes suivantes :

1° *En ce qui concerne les grands réseaux d'intérêt général*, les transporteurs routiers seront chargés d'assurer le transport des voyageurs :

a) Sur les lignes à faible trafic de ces réseaux que l'intérêt général commanderait de fermer à ces transports ;

b) Entre les agglomérations principales des lignes à grand ou moyen trafic de ces réseaux, quand l'importance des localités intermédiaires et leur éloignement du rail le justifieraient du point de vue de l'intérêt des usagers ;

2° *En ce qui concerne les chemins de fer secondaires d'intérêt général et les voies ferrées d'intérêt local*, dont les concessions sont exploitées actuellement soit par le rail, soit par la route, les transporteurs routiers seront chargés d'assurer :

a) Les transports de voyageurs actuellement exécutés par les compagnies concessionnaires ou fermières, sur celles de leurs lignes dont elles feront l'abandon ;

b) L'exploitation, pour le compte des compagnies concessionnaires ou fermières, de certains des services automobiles qui sont ou seront substitués aux trains, suivant les règles actuellement en usage.

Pour les services actuellement suspendus sans qu'aucune procédure de déclassement ait été engagée, l'autorité concédante sera appelée à opter entre la suppression définitive de l'exploitation du service des voyageurs ou sa reprise, soit par le rail, soit par la route ; en cas de reprise du service par la route, celui-ci pourra être offert en compensation aux transporteurs routiers, dans les conditions envisagées aux paragraphes a) et b) ci-dessus.

3° *En ce qui concerne les services publics automobiles* exploités en vertu de contrats avec l'État, les départements ou les communes, les abandons demandés aux transporteurs libres feront l'objet entre tous les transporteurs routiers intéressés d'arrangements d'exploitation permettant d'assurer le plus largement possible des compensations.

Art. 13 – Si l'un des transporteurs routiers déclare ne pouvoir se rallier à l'entente, et justifie que la répartition du trafic faite d'après les principes qui précèdent lui cause un préjudice en le traitant moins favorablement que les autres transporteurs routiers, des compensations seront recherchées par l'ensemble des transporteurs (rail et route) de la région.

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

Pour l'appréciation de ce préjudice, on tiendra compte notamment, du chiffre d'affaires, de l'utilisation moyenne des véhicules et de tous autres éléments d'appréciation propres à caractériser l'activité réelle et le rendement effectif de chaque ligne au cours des deux dernières années, et, le cas échéant, des charges nouvelles résultant du déplacement des services.

Lorsqu'il ne sera pas possible de réaliser l'entente sur les bases découlant des suppressions de lignes ou sections de lignes, et des attributions de compensations énumérées dans les conditions fixées à l'article 12 ci-dessus, le comité technique départemental recherchera, avec les compagnies et entreprises intéressées et en accord, s'il y a lieu, avec les autorités concédantes, les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter aux désignations stipulées à l'article 11 pour aboutir à l'entente. Faute pour le comité d'y parvenir d'un accord unanime, la question sera portée devant le comité de coordination.

D'autre part, les grands réseaux d'intérêt général pourront faciliter l'aboutissement de l'entente :

Soit en confiant l'exploitation de certaines de leurs lignes à faible trafic aux voies ferrées d'intérêt local ;

Soit en supprimant certains trains omnibus autres que ceux envisagés à l'alinéa b du 1° de l'article 12 ci-dessus.

#### **Procédure d'examen des dossiers**

Art. 14 – Le comité technique départemental adresse au ministre des travaux publics le dossier des accords ou des négociations. En même temps, il notifie la conclusion de l'entente aux transporteurs routiers qui ont refusé d'y adhérer ou n'y ont adhéré qu'après des réserves. Ceux-ci sont tenus de faire connaître au comité technique départemental, dans un délai de quinze jours à dater de la notification qui leur sera faite de la conclusion de l'entente, les causes de leur refus ou de leurs réserves, et d'en donner toutes les justifications utiles.

Le ministre des travaux publics saisit immédiatement les préfets du dossier des accords ou des négociations. Il consulte en même temps, s'il y a lieu les ministres de la guerre et de la marine militaire. Les comités techniques départementaux adressent également aux préfets, avec leur avis, les documents dans lesquels les transporteurs non adhérents aux accords précisent et justifient les causes de leur refus ou de leurs réserves.

Le préfet consulte, sur l'ensemble du dossier ainsi constitué, les chambres de commerce et d'agriculture, le conseil général (ou sa commission départementale dûment déléguée) et les services départementaux intéressés, notamment les services des postes et les services de contrôle des voies ferrées d'intérêt local et des services automobiles subventionnés.

Le dossier, complété par ces avis et par celui du préfet est, dans un délai de six semaines, renvoyé au ministre des travaux publics, qui en saisira immédiatement le comité de coordination.

#### **Nationalité des transports routiers**

Art. 15 – Les services routiers, soumis aux mesures de coordination et subordonnés aux arrêtés d'autorisation prévus par l'article 3 du décret du 19 avril 1934, ne peuvent être gérés, en raison du caractère de transport public de ces services, que par des citoyens français ou par des sociétés régies par les lois françaises.

Des dérogations pourront être apportées à cette règle par le ministre des travaux publics, après consultation du ministre de l'intérieur, et avis du comité de coordination, en faveur des étrangers qui, au 19 avril 1934, exploitaient en France des services de transport

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

public automobile.

Il en sera de même pour les services effectués de part et d'autre de la frontière et gérés par des étrangers ou des sociétés étrangères.

#### **Transports en marge des accords**

Art. 16 – Conformément à l'article 8 du décret du 19 avril 1934, la réglementation des services de transports de voyageurs ne s'étend pas aux services de transports exceptionnels, c'est-à-dire aux services spéciaux destinés à faire face à des besoins qui ne se renouvellent pas régulièrement.

Sont soumis à la coordination, les services quotidiens ou périodiques de fêtes, foires et marchés qui constituent des services réguliers ; mais des doubles emplois pourront être prévus dans les ententes pour l'exécution de ces services, en accord avec l'exploitant du service normal, toutes les fois qu'ils répondront à des besoins réels qui ne seraient pas satisfaits par ce service et sous réserve de l'application des clauses de sauvegarde d'attribution de trafic définies à l'article 19 ci-après.

En outre, ne sont pas considérés comme transports publics et restent en dehors de la coordination, les transports de voyageurs effectués par tout industriel, commerçant, agriculteur ou particulier, pour son compte exclusif, sous la condition que les véhicules utilisés ne transportent, en sus des conducteurs, que des personnes attachées à son établissement.

Restent également en dehors de la coordination, les transports de voyageurs effectués par des voitures de louage et, notamment, par des voitures dites de « remise » ou de « place », à la condition expresse que ces voitures soient indivisiblement louées et sans intermédiaire, que ce soit à la course, à la distance, à la journée ou à un tarif horokilométrique.

Les voitures louées à tant la place occupée et au premier occupant et qui assurent ainsi un transport public seront soumises à la réglementation du décret du 19 avril 1934.

Pour les réseaux d'omnibus automobiles ou de tramways urbains concédés ou en régie qui desservent par fer ou par route les agglomérations urbaines englobant le territoire de la ville et les ensembles bâtis de la périphérie qui lui font suite sans véritable solution de continuité, les mesures de coordination à intervenir devront réserver à ces réseaux le trafic local des voyageurs dans l'étendue de ces mêmes agglomérations.

L'interdiction découlant de la réserve ci-dessus, d'effectuer ce trafic local, ne pourra motiver de compensations qu'au profit des transporteurs qui, à la date du 21 avril 1934, l'assuraient sans contrevenir à la réglementation en vigueur.

Ces compensations seront accordées sur l'ensemble du département, à l'exception des réseaux d'omnibus automobiles ou de tramways urbains ci-dessus dénommés.

En cas de désaccord au sein du comité technique départemental sur l'attribution du bénéfice des trois alinéas précédents, il appartiendra au ministre des travaux publics d'en décider, le comité de coordination entendu.

De même, les mesures de coordination ne devront pas faire obstacle aux projets de remplacement de trains ou tramways par des services publics automobiles que les compagnies concessionnaires ou fermières de chemins de fer secondaires d'intérêt général, de voies ferrées d'intérêt local et de tramways urbains pourront continuer à réaliser dans les formes et conditions prévues par la loi du 31 juillet 1913 et le décret du 1<sup>er</sup> octobre 1926, sous la condition que les services automobiles projetés desservent les mêmes localités que les voies ferrées existantes et suivent au plus près leur tracé.



## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

Les services nouveaux ne rentrant pas dans les catégories définies à l'alinéa précédent demeureront subordonnés à l'accomplissement des formalités prescrites par le décret du 19 avril 1934.

Tous les autres transports de voyageurs constituent des transports publics, au sens de l'article 7 du décret du 19 avril 1934 et sont, comme tels, soumis aux mesures de coordination.

#### **Sociétés auxiliaires de transport automobile des grands réseaux**

Art. 17 – Toutes dispositions seront prises par les réseaux pour supprimer, dans un délai maximum de trois ans à dater de la mise en vigueur des accords, toute participation directe ou indirecte du fonds commun à des entreprises de transports routiers.

A cet effet, lorsque les contrats en cours entraînent une participation du fonds commun aux dépenses des services routiers, les réseaux doivent :

1° Ne pas renouveler les contrats qui viendraient à expiration dans ce délai de trois ans ;

2° User de toute faculté qui leur serait ouverte dans ce même délai par l'application de leurs contrats ou par des négociations amiables, pour la résiliation immédiate ou prochaine de ces contrats.

Par exception à la règle posée au paragraphe ci-dessus, et sous réserve des formalités prescrites par le décret du 19 avril 1934, les réseaux peuvent :

1° Participer aux charges des services routiers dont l'exécution est utile à leur exploitation (tels que services de liaison entre une gare et l'agglomération qu'elle dessert, services touristiques) lorsqu'aucune entreprise libre n'aura accepté de s'en charger à ses risques et périls. Ces services ne pourront d'ailleurs être créés qu'après avis favorable du comité de coordination. Les contrats correspondant seront passés après publicité et concurrence ;

2° Organiser le long de leurs lignes maintenues ouvertes au service des voyageurs, des services routiers de voyageurs, à condition que ce mode d'organisation ait été adopté pour faciliter la conclusion des ententes par le comité technique départemental et autorisé par le ministre des travaux publics après avis favorable du comité de coordination. Dans ce cas exceptionnel, les contrats à passer par les réseaux ne peuvent l'être qu'avec les entreprises participant à des compensations. Ces contrats sont annexés au dossier des ententes.

Les sociétés auxiliaires de transport automobile créées par les grands réseaux d'intérêt général participent au même titre que les autres entreprises de transport, et sans avantages directs ou indirects, au partage et à l'exécution des services routiers compensant les suppressions ou réductions apportées par les accords aux services routiers existants.

Les contrats passés par les grands réseaux avec leurs sociétés auxiliaires de transport automobile ou avec d'autres entreprises routières, à l'occasion de services automobiles fonctionnant sur des itinéraires précédemment desservis par voie ferrée, se poursuivent, en principe, jusqu'à leur terme, s'ils ne comportent aucune contribution financière du fonds commun des réseaux aux dépenses des services routiers.

Lorsque des contrats auront été conclus avant le 1<sup>er</sup> janvier 1933 avec des entreprises par les grands réseaux ou leurs sociétés auxiliaires de transport automobile, pour l'exécution par priorité de services automobiles sur des itinéraires desservis par voie ferrée que les grands réseaux étaient amenés à prévoir, ces contrats subsisteront sous réserve de leur adaptation aux mesures à prendre pour l'application du décret du 19 avril

1934.

### **Collaboration entre chemin de fer et transports routiers**

Art. 18 – Le chemin de fer et les transporteurs routiers se concerteront pour organiser au mieux des intérêts des usagers, le transbordement dans les parcours mixtes empruntant à la fois le rail et la route ; ils établiront, dans ce but, une liaison permanente.

Sous réserve, le cas échéant, de l'approbation de l'autorité compétente, le chemin de fer réglera avec les transporteurs routiers l'utilisation par leurs services, dans des conditions à débattre, des cours de gares, salles d'attente, guichets de billets, consignes, abris, etc., et autres dépendances.

Les transporteurs routiers organiseront avec le chemin de fer la délivrance de billets combinés et l'enregistrement direct des bagages, selon des modalités simplifiées, tenant compte des nécessités du service routier.

Le chemin de fer et les transporteurs routiers se communiqueront réciproquement tous renseignements utiles pour l'organisation de leurs services en liaison.

### **Clauses de sauvegarde de l'attribution du trafic**

Art. 19 – En vue d'assurer la pleine exécution des ententes de coordination, les dispositions suivantes seront observées dans les cas où il sera reconnu nécessaire de maintenir, sur certains parcours, des services de transport en double emploi :

a) Lorsque les besoins du trafic ou les conditions d'attribution des compensations ne permettront pas de faire assurer le service exclusivement par le rail ou par la route et conduiront à maintenir une desserte routière en double emploi avec la desserte ferroviaire, les conditions d'exploitation des services routiers libres seront réglées de façon à conserver au chemin de fer le trafic voyageurs enter les agglomérations principales desservies simultanément par le rail et par ces entreprises.

Dans ce but, les prix de transport de voyageurs des entreprises libres, fixés pour chaque relation dans les ententes, seront supérieurs aux prix des billets simples de la dernière classe du chemin de fer pour les mêmes relations, sauf cas particuliers tels que, par exemple, celui où un trajet par route serait notablement plus court que le trajet par chemin de fer. Dans ces cas, la différence entre les prix pourra être réduite et même annulée.

La fixation du nombre des services et des horaires sera faite de même en vue de la répartition du trafic.

Au cas où ces mesures n'assureraient pas au chemin de fer le trafic qui lui est attribué, elles pourront être complétées ou modifiées par un accord entre réseaux de chemins de fer et transporteurs routiers ;

b) Lorsque les conditions d'établissement des lignes obligeront exceptionnellement à maintenir un transporteur routier libre, sur des parcours déjà desservis par des tramways urbains et des services publics automobiles ayant un contrat avec l'État, un département ou une commune, les principes suivants seront appliqués :

En ce qui concerne les réseaux de tramways ou de service automobiles urbains visés au sixième alinéa de l'article 16, les services routiers ne pourront effectuer aucun trafic local sur les parcours communs.

Dans le cas où un service automobile fonctionnant sur un itinéraire précédemment desservi par la voie ferrée comportera des parties communes avec des lignes de tramways et d'omnibus automobiles urbains, toutes mesures seront prises pour garantir l'exécution des ententes qui seraient faites pour la répartition du trafic ;

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

c) Les transporteurs routiers ayant des parcours communs avec des services automobiles contractuels seront tenus de fixer leurs prix à un taux au moins égal, et supérieur chaque fois qu'il sera nécessaire, à celui du billet le plus cher délivré par le service contractuel sur le parcours commun. Lorsque des accords antérieurs interdiront le trafic local sur ce même parcours, ils seront maintenus. En outre, les horaires des transporteurs routiers seront fixés en tenant compte de l'obligation de ne pas faire concurrence aux services contractuels.

#### **Services occasionnels d'excursions et de tourisme**

Art. 20 - Les services de tourisme, d'excursions ou de pèlerinages qui, bien que faits à la demande, répondent à des besoins du public qui se renouvellent régulièrement pendant une partie de l'année, rentrent dans le cadre de la coordination.

Ils sont dits « Services occasionnels. »

Ces services ne sont pas assujettis aux prescriptions des articles 23 (tarifs), 24 (bagages), 26 (itinéraires), 27 (horaires), 31 et 32 (service postal, journaux, colis express), 34 et 35 (cautionnement), 36 (interruption de service).

Lorsque des services occasionnels assurent des relations déjà données régulièrement de bout en bout, soit par le chemin de fer, soit par des services automobiles, conjointement ou non, le prix perçu par un service occasionnel doit toujours être supérieur au prix perçu par les services réguliers sur la même relation dans une proportion à fixer par le comité technique départemental ou, à défaut d'unanimité, par le ministre des travaux publics après avis du comité de coordination.

Lorsque des services occasionnels empruntent, sur une partie de leur parcours, un itinéraire desservi par un service régulier, ils ne peuvent ni prendre ni laisser de voyageurs pour des trajets limités au parcours commun ou à une partie de ce parcours.

#### **Répartition du trafic entre les transporteurs**

Art. 21 – Pour l'établissement du plan de répartition du trafic, on ne tiendra compte que des services existant au 21 avril 1934 et régulièrement déclarés en exécution de l'article 6 du décret du 19 avril 1934.

Dans la répartition des compensations, il sera tenu compte entre autres circonstances, de l'ancienneté relative des services supprimés et de la mesure dans laquelle les services qui ont été régulièrement déclarés ont fait l'objet d'un commencement d'exécution ou d'engagement de dépenses avant le 21 avril 1934.

Dans le cas où il peut y avoir doute sur l'application des articles 5 et 6 du décret du 19 avril 1934, le comité technique départemental examinera les cas d'espèces en vue de déterminer s'il peut être tenu compte de certains services et dans quelle mesure.

#### **Révision de l'organisation des transports**

Art. 22 – Les services attribués à des transporteurs routiers en compensation de services supprimés sont, après acceptation de cette compensation, exploités par eux à leurs risques et périls, notamment sans aucune garantie des réseaux de chemins de fer.

Au cas où l'exploitation de services ainsi attribués à une même entreprise deviendrait déficitaire, l'entrepreneur proposera toutes les modifications de tarifs, de nombre de services, d'horaires, etc., de nature à établir l'équilibre financier de l'entreprise.

Toutefois, dans les cas exceptionnels où, nonobstant l'application des mesures prévues à l'alinéa précédent, l'exécution d'un de ces services révélerait une erreur patente dans l'estimation de la valeur qui lui a été attribuée, l'entrepreneur chargé de ce transport

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

pourra saisir d'une réclamation le comité de coordination.

Cette réclamation devra être présentée au plus tôt six mois après la mise en vigueur des accords et au plus tard dix-huit mois après cette mise en vigueur.

Le comité de coordination pourrait toutefois examiner la situation dans les six mois qui suivent la mise en vigueur des accords si le comité technique départemental lui demandait un examen d'urgence, en raison des conséquences graves qui résulteraient d'une prolongation de la situation faite par l'entente à l'entreprise en cause.

Le comité de coordination, à la suite de son examen, invitera, s'il le juge nécessaire, le comité technique départemental à envisager le redressement de l'erreur commise par une compensation appropriée.

## TITRE III

### Dispositions relatives aux entreprises de transport public automobile de voyageurs

#### Tarifs voyageurs

Art. 23 – Pour chaque ligne ou groupe de lignes de transport public automobile de voyageurs, un tarif kilométrique maximum et une distance minimum de taxation seront fixés dans les ententes et approuvés par les arrêtés ministériels à intervenir.

Les tarifs maxima seront fixés pour chaque ligne en tenant compte de toutes les conditions du service, des tarifs appliqués avant la conclusion de l'entente, ainsi que, le cas échéant, des surtaxes locales temporaires perçues dans les gares totalement ou partiellement fermées au service des voyageurs.

Pour les lignes fonctionnant sur des itinéraires précédemment desservis par voie ferrée, ces tarifs maxima devront être inférieurs ou au plus égaux à 30 centimes par kilomètre.

Le ministre des travaux publics peut seul autoriser, après avis du comité de coordination, le dépassement de ce maximum. Il a également qualité pour approuver les modalités sur lesquelles l'entente sera établie, en vue de poursuivre, le cas échéant, la procédure réglementaire à l'effet de modifier le régime des surtaxes locales temporaires.

Sous réserve de l'observation des « clauses de sauvegarde du trafic » stipulées à l'article 19 et dans la limite du tarif maximum de chaque ligne, chaque entreprise proposera au comité technique départemental le niveau le plus bas auquel elle estimera pouvoir fixer ses tarifs d'application ; elle fixera librement leurs modalités (tarif kilométrique, tarif par section).

Dans les huit jours qui suivront l'intervention des arrêtés ministériels approuvant les ententes, les propositions de chaque entreprise seront portées à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées pendant huit jours dans les bureaux de l'entreprise, ainsi qu'aux points d'arrêt avec correspondants et dans les voitures.

A l'expiration de cette période d'affichage, le comité technique départemental examinera les réclamations qui lui seront adressées, soit directement, soit par l'intermédiaire du préfet.

A l'expiration d'un délai de quinze jours, les tarifs d'application entreront en vigueur, si le comité n'a pas fait opposition. En cas d'opposition, et à défaut d'accord avec l'entreprise sur les modifications à apporter aux tarifs, il sera procédé comme il est dit à l'avant-dernier alinéa du présent article.

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

Après la mise en vigueur de l'entente, toutes les modifications de tarifs d'application des services non contractuels devront être soumises au comité technique départemental et communiquées au préfet. Sauf observations du comité, faites dans les sept jours qui suivront la réception de la demande de modification, et dès l'expiration de ce délai, ces propositions seront soumises aux formalités d'affichage et d'examen indiquées ci-dessus pour l'approbation initiale.

Sur les parcours communs à plusieurs entreprises routières et sous réserve de l'observation des « clauses de sauvegarde du trafic », les trafics d'application feront obligatoirement l'objet d'un accord préalable entre ces entreprises. A défaut d'accord, les tarifs sur ces parcours seront fixés par le ministre des travaux publics après avis du comité de coordination.

Sauf autorisation spéciale du comité de coordination, aucune modification des tarifs d'application ne pourra intervenir moins de trois mois après la mise en vigueur du tarif en cause.

La perception des prix devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

A défaut d'unanimité au sein du comité technique départemental pour statuer dans les divers cas énumérés aux paragraphes du présent article, ou lorsque la décision unanime du comité technique départemental motivera un recours soit de l'entreprise, soit du préfet, l'affaire sera portée devant le ministre des travaux publics, après avis du comité de coordination.

Les tarifs en vigueur doivent être affichés dans les voitures et bureaux de l'entreprise.

#### **Tarifs bagages**

Art. 24 – Pour chaque ligne ou groupe de lignes de transport public automobile de voyageurs, un tarif kilométrique maximum de transport des bagages sera fixé dans les ententes et approuvé par les arrêtés ministériels à intervenir. Sa fixation et celle des tarifs d'application seront soumises aux mêmes règles et donneront lieu aux mêmes formalités d'approbation et de publication que les tarifs de transport des voyageurs.

Les bagages, dans la limite de poids fixée à l'article 29, devront être acheminés en même temps que les voyageurs.

Art. 25 – Les dispositions des articles 23 et 24 ne s'appliquent pas aux services contractuels, qui restent soumis en ces matières aux obligations découlant de leur cahier des charges.

#### **Itinéraires**

Art. 26 – Les ententes portent sur les itinéraires des lignes de transport public automobile, la nomenclature des voies empruntées et les points d'arrêt.

Les ententes intervenues à ces divers égards ne font pas obstacle aux modifications temporaires ou bien imposées soit par cas de force majeure, soit par mesure de police.

Elles ne font pas non plus obstacle aux modifications de détail, sans influence sur la répartition du trafic prévue aux ententes ; ces dernières modifications ne pourront, toutefois, être réalisées qu'avec l'approbation du comité technique départemental et du préfet.

Le ministre des travaux publics statue, après avis du comité de coordination, sur toute modification essentielle d'un itinéraire fixé dans l'entente, ainsi que sur les modifications visées au troisième alinéa du présent article dans les cas suivants :

1° Si l'accord unanime n'a pu se faire au sein du comité technique départemental ;

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

2° Si, au nom de l'intérêt général, le préfet refuse son approbation aux modifications proposées ;

3° Si l'entreprise en appelle au ministre des travaux publics des décisions prises par le comité technique départemental et par le préfet.

### Horaires

Art. 27 – Pour chaque ligne ou groupe de lignes de transport public automobile de voyageurs, les ententes fixent le nombre minimum de voyages que chaque entreprise s'engage pour chaque journée.

Les horaires de chaque voyage sont établis d'après les besoins des populations à desservir, en tenant compte des règlements généraux et locaux sur la circulation, des limitations de vitesse assignées par ces règlements et de toutes les mesures de sécurité motivées par les difficultés de l'itinéraire.

Les entreprises de transport public automobile qui exploitent des services desservant la même relation ou empruntant le même itinéraire doivent se concerter pour décaler leurs horaires lorsque les heures d'arrivée ou de départ ne sont pas commandées par les mêmes circonstances.

Lorsque des services de transport public automobile sont maintenus sur des relations déjà assurées par la voie ferrée ou par des entreprises contractuelles, leurs horaires sont établis en tenant compte des dispositions de l'article 19 « Clauses de sauvegarde de l'attribution du trafic. »

Les horaires des services de transport public automobile aboutissant à un centre desservi par la voie ferrée doivent y assurer le plus grand nombre de correspondances avec le chemin de fer que permet une exploitation rationnelle des lignes.

Les horaires doivent être régulièrement observés.

Toutes dispositions sont prises par les entrepreneurs pour parer, le cas échéant, dans le plus bref délai, à toute interruption de service que pourraient occasionner la défaillance du personnel ou la défectuosité du matériel, ils doivent se prémunir de moyens de secours.

Les horaires prévus par une entreprise, pour chaque ligne ou groupe de lignes, sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées durant huit jours dans les bureaux de l'entreprise ainsi qu'aux points d'arrêt avec correspondants, et dans les voitures.

Cet affichage est toutefois subordonné à l'observation des prescriptions des paragraphes précédents du présent article, et, en particulier, à la conclusion d'un accord préalable avec les autres entreprises de transport intéressées par ces horaires.

Les horaires sont communiqués au comité technique départemental, au préfet et au directeur départemental des postes au moment de leur affichage.

Ils peuvent être mis en application huit jours pleins après l'expiration du délai d'affichage si le comité technique départemental n'a pas notifié son opposition.

Si le comité technique départemental s'oppose à la mise en vigueur des horaires prévus, il demande à l'entreprise intéressée les modifications jugées utiles. Si l'accord se fait sur ces modifications, les horaires peuvent entrer immédiatement en vigueur.

Faute d'accord avec l'entreprise ou lorsque celle-ci n'a pu se mettre d'accord avec les autres entreprises intéressées avant l'affichage de ses horaires, le comité technique départemental fixe d'office, sous réserve de l'approbation à la fixation faite par ce comité.

Le ministre des travaux publics statue après avis du comité de coordination si

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

l'unanimité n'a pas pu s'établir au sein du comité technique départemental ou si le préfet, au nom de l'intérêt général, refuse son approbation à la fixation faite par ce comité.

Les réseaux de chemins de fer et les services de transport public automobile en correspondance doivent se communiquer leurs changements d'horaires au moins quinze jours avant la mise en vigueur.

Il est procédé à l'affichage, dans les véhicules et bureaux de l'entreprise, des horaires en vigueur.

#### **État et capacité du matériel**

Art. 29 – La puissance du matériel, sa qualité et son confort devront répondre aux besoins des voyageurs. Il doit être constamment entretenu en parfait état, donner une entière sécurité d'emploi et être muni d'appareils de secours, conformément aux dispositions réglementaires intervenues ou à intervenir.

Sauf dérogations exceptionnelles, soumises à l'approbation du comité de coordination, le matériel des services de transport public automobile doit permettre d'assurer le transport des bagages dans la limite de 20 kilogr. par voyageur et par colis.

Tous les voyageurs sont normalement transportés assis. Toutefois, pour les transports massifs aux très courtes distances, ou en cas d'affluence exceptionnelle, un entrepreneur peut transporter des voyageurs debout dans les conditions compatibles avec leur entière sécurité. Mention de cette faculté est faite dans l'assurance.

La capacité du matériel en service sur chaque ligne doit être suffisante pour faire face dans de bonnes conditions aux besoins ordinaires du trafic.

Notamment, et sauf dans les cas exceptionnels, réglés d'un commun accord où le chemin de fer a accepté d'assurer certains trafics de pointe dépassant les possibilités des services routiers, les entrepreneurs de ces services doivent prendre leurs dispositions pour assurer le service les jours d'affluence et, en particulier, les dimanches et fêtes, les jours de foire et de marché, et durant les périodes de mouvements saisonniers.

Après l'intervention des arrêtés ministériels prévus par l'article 4 du décret du 19 avril 1934, aucun véhicule de transport public automobile de voyageurs ne pourra circuler sans porter : d'une part, les marques distinctives fixées par le ministre des travaux publics sur la proposition du comité de coordination, pour faciliter le contrôle de l'exploitation des services de transport public de voyageurs ; d'autre part, d'une façon apparente, l'autorisation de mise en circulation ou de maintien en circulation prévue par l'article 39 du code de la route et délivrée sous la forme d'une carte violette sur laquelle seront mentionnées, à leurs dates, les visites techniques du véhicule effectuées par application de l'article 38 du code de la route. Cette carte ne sera délivrée qu'après constatations du bon état d'entretien du véhicule. Un exemplaire du procès-verbal de visite sera adressé au comité technique départemental. Si l'état d'entretien du véhicule laisse à désirer, le procès-verbal de visite devra spécifier les défauts constatés. L'autorisation de circuler prévue par les articles 38 et 39 du code de la route sera retirée jusqu'à ce qu'il y ait été remédié, sans préjudice des sanctions dont l'entrepreneur pourra être frappé en exécution des dispositions de l'article 37 du présent décret.

Les visites seront renouvelées tous les six mois.

Par exception, pour les véhicules ne circulant dans l'année que pendant une période de sept mois consécutifs, la validité de la visite est étendue à cette période.

Ces visites seront effectuées par des experts, indépendants des transporteurs, désignés par le préfet avec l'approbation du ministre des travaux publics. Les frais de visite

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

sont à la charge de l'entrepreneur.

#### **Assurances**

Art.30 – Les entrepreneurs de transports automobiles de voyageurs faisant l'objet des arrêtés ministériels prévus par l'article 3 du décret du 19 avril 1934 sont tenus de s'assurer contre les risques de responsabilité civile afférents à la circulation des véhicules, pour une somme au moins égale, pour chaque véhicule en service et par sinistre, à 1 million de francs, majorée de 50.000 fr par place assise offerte.

L'assurance est contractée auprès de sociétés d'assurances agréées par le ministre du travail.

Le ministre des travaux publics peut, après avis du comité de coordination et d'accord avec le ministre du travail, autoriser des entreprises automobiles ou des groupements d'entreprises automobiles de transport public de voyageurs à couvrir eux-mêmes tout ou partie des risques de responsabilité civile afférents à la circulation de leurs véhicules, s'ils fournissent par ailleurs des garanties adéquates.

Le préfet a le droit de vérifier à toute époque, aussi bien auprès de l'entrepreneur ou des groupements d'entrepreneurs de transports que des sociétés d'assurances qui le garantissent, la teneur et la validité des contrats d'assurance répondant aux prescriptions ci-dessus.

Les entrepreneurs ne doivent exécuter à aucun moment un service de transport public automobile de voyageurs qui ne serait pas garanti dans ces conditions.

Sans préjudice de toutes autres sanctions de droit commun et des sanctions qui seront prononcées en application de l'article 10 du décret du 19 avril 1934 et de l'article 37 du présent décret, le préfet, après avis du comité technique départemental, décide l'arrêt des véhicules qui ne seraient pas assurés dans les conditions fixées au présent article, et procède à l'égard de ces véhicules au retrait des autorisations de circulation prévues aux articles 38 et 39 du code de la route.

#### **Service postal – Transport des sacs de dépêches**

##### **Horaires – Remise du courrier postal**

Art. 31 – Lorsque les horaires d'une ligne automobile de transport public de voyageurs (à l'exclusion des réseaux automobiles urbains) permettent l'utilisation des voyages réguliers par l'administration des postes, l'entreprise doit assurer le transport des sacs de dépêches postales jusqu'à concurrence d'un volume habituel d'un mètre cube.

L'administration des postes désigné à cet effet les lignes qu'elle utilisera, fixe les bureaux de poste à desservir sur le parcours normal et détermine, d'accord avec l'entrepreneur, les points d'arrêt ou l'échange du courrier sera effectué entre les mains de ses agents par le conducteur de la voiture. Elle détermine aussi, en accord avec l'entrepreneur, les déviations d'itinéraires de peu d'importance nécessaires pour atteindre directement les établissements postaux ou les points de jonction avec d'autres courriers.

En cas de désaccord, le comité technique départemental sera saisi et recherchera les bases d'entente. Faute d'y parvenir, le comité de coordination sera saisi.

En principe, l'échange se fera sans que le conducteur ait à s'éloigner de son véhicule. Pour l'échange des sacs de dépêches, les agents de l'entreprise devront s'assurer de l'état des sacs de dépêches livrés ou reçus, et vérifier que leur nombre correspond bien à celui indiqué sur le carnet qu'ils détiennent ou sur le bordereau qui leur est remis.

Aux gares têtes de ligne, les sacs de dépêches doivent être remis directement du



## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

train au conducteur du service automobile et vice versa, à moins d'impossibilité majeure résultant, soit de l'importance du courrier à transborder, soit des nécessités de l'organisation du service automobile.

#### **Matériel**

Les transports postaux seront assurés, soit par des voitures à voyageurs, soit par une remorque attelée à ces voitures, soit par un véhicule spécial.

Les sacs de dépêches seront enfermés dans un coffre muni d'un dispositif de fermeture à serrure automatique, et dont le volume minimum sera indiqué par l'administration des postes. Ce coffre sera autant que possible placé sous la vue du conducteur.

L'entrepreneur, lorsqu'il effectuera le transport des sacs de dépêches, sera tenu d'adapter à ses voitures une boîte aux lettres dont il assurera gratuitement et sans responsabilité, la pose, le transport et la remise aux agents des postes aux points indiqués : les frais d'achat, d'entretien et de renouvellement de cette boîte incomberont à l'administration des postes.

#### **Prix**

La rétribution payée par l'administration des postes correspondra au prix de :

1 place 1/3 voyageur pour une capacité demandée de 0 m. c. 250 ;

2 places voyageur pour une capacité demandée de 0 m. c. 500 ;

3 places voyageur pour une capacité demandée de 0 m. c. 750.

En aucun cas, la rétribution des transports postaux ne sera inférieure à 35 centimes par kilomètre, ce chiffre étant fixé comme minimum forfaitaire.

La rétribution est due, pour chaque voyage utilisé, pour le parcours effectué à partir du point de réception du premier sac de dépêches jusqu'au point de livraison du dernier, la longueur de ce parcours étant décomptée en fractions de 10 kilomètres indivisibles et arrondie au chiffre supérieur.

Si sur une ligne le volume des sacs de dépêches est tel que la totalité du courrier ne puisse être insérée dans le coffre de capacité prévue, il pourra être confié aux transporteurs des sacs supplémentaires d'objets de correspondances ordinaires qui seront transportés hors coffre mais à l'abri des intempéries. Chacun de ces sacs supplémentaires sera revêtu d'une étiquette distinctive et donnera lieu au paiement d'une rétribution forfaitaire de 1 fr. 25 par sac d'un poids maximum de 40 kilogr. et par voyage.

#### **Régularité du service**

Lorsqu'un des voyages prévus pour le transport des sacs de dépêches n'aura pas été effectué en totalité ou en partie, par suite de circonstances de force majeure, l'entrepreneur sera tenu d'assurer au plus tôt le transport des sacs de dépêches ; dans ce cas, il sera indemnisé du supplément de dépenses que l'exécution de ce service lui aura occasionné.

Si le voyage n'a pas été empêché par des circonstances de force majeure, l'entreprise devra assurer gratuitement le transport des sacs de dépêches, faute de quoi il y sera pourvu par l'administration des postes, aux frais, risques et périls de l'entreprise.

#### **Responsabilité**

En cas d'avarie ou de perte de sacs de dépêches qui doivent être normalement insérés dans le coffre, l'entreprise, après enquête et détermination du montant de la perte par l'administration des postes sera responsable du montant des groupes ainsi que des indemnités dues à des tiers pour les chargements et objets recommandés, sans que sa

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

responsabilité totale, pour chaque voyage, puisse dépasser 10.000 fr.

En cas de perte d'un sac supplémentaire d'objets de correspondances ordinaires comportant une étiquette spéciale le désignant comme pouvant être placé en dehors du coffre, la responsabilité de l'entreprise sera limitée à 5fr. par sac.

#### **Journaux, colis express**

Art. 32 – Les entreprises de transport public automobile de voyageurs exécutant des services en correspondance avec le chemin de fer doivent assurer, si elles en sont requises par le comité technique départemental des transports, le transport des journaux et colis express, en provenance ou à destination du chemin de fer. Ce transport donnera lieu à rémunération suivant un tarif fixé par arrêté ministériel sur proposition du comité de coordination.

#### **Personnel**

Art. 33 – Le personnel de conduite, qui doit offrir toutes les garanties de capacité professionnelle et de moralité, est soumis, avant son entrée en service, à un examen médical professionnel passé par un médecin assermenté.

Cet examen est renouvelé :

Tous les trois ans, pour les conducteurs n'ayant pas atteint quarante-cinq ans ;

Tous les deux ans, pour les conducteurs de plus de quarante-cinq ans, et n'ayant pas atteint cinquante ans ;

Tous les ans, pour les conducteurs de plus de cinquante ans ;

Ainsi qu'après toute blessure ou maladie grave.

Les certificats médicaux sont, dans tous les cas, adressés au préfet, qui en tiendra contrôle.

Le personnel des entreprises doit bénéficier des dispositions réglementaires relatives aux conditions de travail, notamment de celles concernant l'application de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de huit heures.

#### **Cautionnement**

Art. 34 – Les entreprises de services de transport public automobile de voyageurs sont tenues de déposer un cautionnement dont le montant est, pour chacune d'elles, fixé dans les ententes sur les bases ci-après :

1.000 fr. pour chacune des 25 premières voitures mises en marche dans le département pour l'exécution des services réguliers.

500 fr. par voiture au delà de la 25e et jusqu'à la 100e incluse.

300 fr. par voiture au delà de la centième.

Les cautionnements constituent, pendant la durée des autorisations, la garantie des engagements et obligations des entreprises.

Les entreprises exploitant des lignes en vertu de contrats avec l'État, les départements ou les communes, restent soumises aux garanties prévues à leurs contrats.

Le cautionnement est constitué en numéraire, rentes sur l'État, valeurs du Trésor ou valeurs garanties par l'État Il est versé à la caisse des dépôts et consignations par les entreprises intéressées dans les vingt jours qui suivront la notification de l'arrêté ministériel prévu à l'article 4 du décret du 19 avril 1934.

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

Toutefois, une entreprise peut être dispensée de verser elle-même le cautionnement lorsqu'elle fournit une caution autorisée par le ministre des travaux publics, s'engageant personnellement et solidairement avec elle à verser jusqu'à concurrence du montant du cautionnement déterminé suivant les règles ci-dessus fixées, les sommes dont elle viendrait à être reconnue débitrice par application des articles 36 et 37 du présent décret.

Dans le cas où le ministre des travaux publics viendrait à retirer l'autorisation donnée à la caution, le transporteur, sans pouvoir prétendre de ce chef à aucune indemnité, serait tenu dans les vingt jours qui suivent la notification du retrait d'autorisation, soit de déposer le cautionnement prévu, soit de constituer une autre caution, choisie parmi les établissements agréés, soit de justifier de son affiliation à une des sociétés prévues dans les alinéas ci-après.

Les entreprises qui ont adhéré à une société constituée entre transporteurs routiers, agréée par le ministre des travaux publics après avis du comité de coordination, sont dispensées de constituer elles-mêmes leur cautionnement. Les cautionnements particuliers sont remplacés par un cautionnement global versé par ladite société à la caisse des dépôts et consignations.

Le montant de ce cautionnement global est égal à un quart du total des cautionnements que les entreprises adhérentes auraient dû verser chacune en particulier.

L'agrément des sociétés admises au bénéfice de cette disposition est subordonné aux conditions ci-après :

1° La société sera garante vis-à-vis des pouvoirs publics des engagements et obligations de chacun de ses adhérents, notamment en ce qui concerne :

a) Le versement, en leur lieu et place, des sommes en argent dont lesdits adhérents seraient redevables en vertu des clauses pénales de l'entente et dans les conditions prévues à l'article 37 : « Sanctions » ;

b) La reprise et l'exécution du service, dans les cas de défaillance de l'un de ses adhérents, dans les conditions de l'article 36 : « Mesures en cas d'interruption d'un service » ;

2° Pourront en faire partie les entreprises françaises exploitant des services automobiles de transport public d'un même département ou d'une même région délimitée par l'entente intervenue, ainsi que les entreprises exploitant des services dans un département ou une région limitrophes ;

3° La société devra réunir un minimum de dix adhérents, disposant ensemble d'un minimum de cinquante voitures en état de marche ;

4° Le cautionnement global de la société ne sera, en aucun cas, inférieur à la moitié du cautionnement que devrait verser le plus important de ses adhérents, s'il n'en faisait pas partie ;

5° La société devra avoir en réserve une somme au moins égale à la valeur de son cautionnement ;

6° Elle devra pouvoir disposer à toute époque et à première réquisition, d'un nombre de voitures au moins égal à 10 p. 100 de l'effectif des voitures de ses adhérents ;

7° En cas d'exclusion de l'un de ses adhérents, la société restera tenue aux engagements pris, en ce qui concerne la reprise ou l'exécution éventuelle des services que cet adhérent effectue, dans les conditions fixées à l'article 36 « Mesures en cas d'interruption d'un service », et ce, pendant une durée d'un mois à dater de la notification de cette exclusion au comité technique départemental. Elle sera également tenue au versement de

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

toutes les sommes dues par l'adhérent exclu au titre des clauses pénales de l'entente pour faites antérieurs à la date de la notification de l'exclusion de la société.

Art. 35 – A l'expiration des autorisations, les cautionnements constitués par les entreprises et sociétés de garantie leur sont restitués en vertu d'un arrêté préfectoral.

Dans les cas prévus aux articles 36 et 37 du présent décret, le préfet peut ordonner, sur proposition du comité technique départemental, des prélèvements sur le cautionnement particulier de l'entreprise, et le cas échéant, sur le cautionnement global constitué par la société de garantie dont l'entreprise serait membre.

Dans tous les cas, le cautionnement doit être reconstitué dans son intégralité, dans les quinze jours qui suivront la délivrance, par le préfet, de l'ordre de prélèvement.

A défaut de reconstitution du cautionnement dans ce délai, le ministre des travaux publics, sur la proposition du comité de coordination, rapporte l'arrêté d'autorisation de l'entreprise intéressée et, le cas échéant, l'agrément de la société de garantie en cause.

Si le retrait d'autorisation d'une entreprise est prononcé pour le motif indiqué ci-dessus, ou, dans les cas prévus aux articles 36 et 37 du présent décret, le cautionnement de ladite entreprise reste définitivement acquis à l'État

Si le retrait d'agrément d'une société de garantie est prononcé pour le motif indiqué ci-dessus, ou, dans les cas prévus aux articles 36 et 37 du présent décret, le cautionnement global de ladite société est de plein droit définitivement acquis à l'État. Dans ce cas, chacune des entreprises, membre de la société de garantie, devra reconstituer dans les vingt jours son cautionnement particulier au taux prévu ci-dessus par la règle générale, sauf affiliation dans ce délai à une autre société agréée.

En cas de défaillance d'un transporteur ayant fourni une caution autorisée, le préfet invite cette caution à s'acquitter des obligations qui lui incombent.

#### **Mesures prises en cas d'interruption d'un service**

Art. 36 – Au cas où une entreprise vient à interrompre son exploitation, pour quelque cause que ce soit, elle est tenue d'en aviser par télégramme le comité technique départemental et le préfet. Les mesures suivantes sont prises pour assurer la continuité du service.

Si l'entreprise défaillante est affiliée à une société de garantie, cette société doit pourvoir à ses frais et par tous moyens appropriés à la reprise du service, dans un délai n'excédant pas trois jours ; la société de garantie doit assurer la marche du service jusqu'à ce que le comité technique départemental ait pourvu à la réorganisation définitive, mais sans que cette période d'organisation provisoire puisse excéder deux mois ;

Si l'entreprise défaillante n'est pas affiliée à une société de garantie ou si la société de garantie est défaillante, le comité technique départemental des transports recherche et désigne une entreprise capable d'assurer l'organisation provisoire du service, ce, dans un délai n'excédant pas trois jours. Cette entreprise est remboursée des frais qu'entraîne son intervention, au moyen de prélèvements faits sur le cautionnement de l'entreprise défaillante ou de la société de garantie défaillante ou de recours à la caution. Le préfet ordonne ce remboursement au vu d'états justificatifs des dépenses et du relevé des recettes, approuvés par le comité technique départemental.

Le comité technique départemental des transports doit pourvoir dans le plus bref délai à la réorganisation définitive du service, et, en tous cas, avant que le cautionnement de l'entreprise défaillante ait été entièrement résorbé.

Faute de parvenir dans les deux cas ci-dessus indiqués à la réorganisation définitive

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

du service, le comité technique départemental des transports en rend compte au comité de coordination et formule toutes propositions utiles. Ces propositions sont adressées au préfet qui les fait immédiatement parvenir au ministre des travaux publics avec son avis. Aucune suppression de service ne peut être décidée que par le ministre des travaux publics après avis du comité de coordination.

#### **Sanctions**

Art. 37 – L'entrepreneur doit prendre sans aucun retard toutes les mesures qu'impose la bonne exécution du service.

Sans préjudice des sanctions prévues à l'article 10 du décret du 19 avril 1934, les ententes doivent prévoir, pour assurer l'exécution de leurs clauses entre contractants, le recours aux sanctions suivantes :

- 1° Avertissement ;
- 2° Clauses pénales ;
- 3° Exclusion de l'entente.

#### **Avertissement**

L'avertissement est adressé à l'entreprise par le comité technique départemental des transports. Il indique, le cas échéant, le délai imparti à l'entreprise pour se mettre en règle.

#### **Clauses pénales**

Les clauses pénales à prévoir dans les ententes préciseront que les fautes ou manquements donneront lieu au versement d'une somme de deux cents francs par infraction.

L'application des clauses pénales des ententes sera faite par le comité technique départemental des transports. Un arrêté préfectoral intervient pour assurer l'exécution des décisions du comité : les sommes ainsi dues seront recouvrées par le Trésor ; à défaut de versements dans les délais impartis, elles seront prélevées sur le montant du cautionnement de l'entreprise intéressée ou de la société de garantie dont elle est membre.

#### **Exclusion de l'entente**

L'exclusion de l'entente est précédée de la mise en demeure de l'entreprise précisant le délai qui lui est imparti pour exécuter les mesures prescrites.

Cette mise en demeure est adressée à l'entreprise par le préfet, sur la proposition unanime du comité technique départemental ou, à défaut, sur les instructions du ministre des travaux publics, données après avis du comité de coordination.

En cas de mise en demeure restée sans effet à l'expiration du délai imparti, la procédure d'exclusion de l'entente est engagée, l'exclusion est sanctionnée par le ministre des travaux publics sur avis du comité de coordination.

Le ministre peut, au vu du dossier, décider que toute nouvelle autorisation sera refusée à l'entreprise pour l'exploitation d'un service de transport public.

L'exclusion de l'entente comporte pour une entreprise non adhérente à une société de garantie, la saisie de son cautionnement : celui-ci sert par priorité au paiement des frais engagés pour assurer la continuité du service dans les conditions fixées à l'article 36 du présent décret « Mesures prises en cas d'interruption d'un service. » Le reliquat est acquis à l'État

Pour une entreprise adhérente à une société de garantie, l'exclusion de l'entente

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

entraîne l'obligation, pour cette société, d'assurer la continuité du service dans les conditions fixées à l'article 36.

Faute d'y satisfaire, ladite société de garantie fait l'objet d'un retrait d'agrément prononcé par le ministre des travaux publics, sur l'avis du comité de coordination.

Le cautionnement servira par priorité à assurer la continuité du service de l'entreprise défaillante, comme dans le cas d'une entreprise non affiliée. Le reliquat sera acquis à l'État

Les décisions du comité technique départemental portant avertissement ou application des clauses pénales, ainsi que ses avis concernant l'exclusion de l'entente, doivent être unanimes. A défaut d'unanimité, il est statué par le ministre des travaux publics après avis du comité de coordination.

Art. 38 – Les accords généraux entreront en vigueur aux dates qui seront fixées par les arrêtés ministériels approubatifs.

Ils prendront fin uniformément le 31 décembre 1940.

La fixité des accords dans l'intervalle des deux dates prévues aux deux alinéas qui précèdent ne fait pas obstacle :

1° A l'application de l'article 22 du présent décret ;

2° Au droit, pour le ministre des travaux publics d'autoriser des créations de services nouveaux, dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article 5 du décret du 19 avril 1934 ;

3° A la révision exceptionnelle des accords, lorsque le ministre des travaux publics estimera qu'une correction du plan des transports dans un département ou une région est nécessaire pour mieux concilier les intérêts publics qui s'attachent tant à une bonne desserte des populations qu'à l'allègement des charges publiques.

En ce cas, l'ouverture de la procédure de révision exceptionnelle est décidée par un arrêté du ministre des travaux publics, pris sur l'avis conforme et unanime, du comité de coordination ou, à défaut d'avis conforme et unanime, par un décret rendu en conseil d'État. L'arrêté ou le décret intervenu en conseil d'État étant intervenu, la recherche et la conclusion des nouvelles ententes seront poursuivies par le comité de coordination, conformément aux règles fixées par le présent décret, et notamment en s'inspirant des conditions initiales des entreprises lors de l'établissement du plan de transports et des règles posées, en matière de compensation, par l'article 21.

Les arrêtés ministériels approuvant ces nouvelles ententes fixeront à partir de quelle date leur application se substituera à celle des ententes précédemment approuvées.

Art. 39 – Le ministre des travaux publics devra être saisi en temps utile des propositions du comité de coordination pour le renouvellement ou la modification des accords généraux au 1<sup>er</sup> janvier 1941.

Art. 40 – Pour maintenir jusqu'au 31 décembre 1940, entre tous les exploitants, l'état d'équilibre institué par la coordination :

1° Les préfets inviteront les départements et les communes à étudier la prolongation, jusqu'au 31 décembre 1940, des contrats conclus pour l'exploitation de services publics automobiles et venant à expiration avant cette date ou leur résiliation amiable :

a) Dans le cas où, à défaut de prorogation au profit de l'ancien exploitant, un contrat nouveau interviendrait, à l'expiration normale du premier contrat, avec un nouvel entrepreneur, nécessairement pris parmi ceux participant à l'entente, celui-ci devra assurer à l'entrepreneur primitif une compensation équitable qui sera déterminée par le comité

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

technique départemental ;

b) Dans le cas où, à l'échéance du contrat, le service cesserait d'être exploité contractuellement, l'ancien exploitant recevra l'exploitation de ce service ou, en compensation et, au plus, jusqu'à concurrence de l'utilisation du matériel devenu sans emploi, l'exploitation des services existants qui deviendraient vacants ou des services nouveaux dont la création serait autorisée ;

2° Lorsqu'un service, contractuel ou non, deviendra inutile par la suite de modifications profondes dans l'économie de la région desservie, l'entreprise exploitante pourra également bénéficier des dispositions de l'alinéa précédent.

L'interruption de service qui pourrait éventuellement résulter des cas 1° et 2° ci-dessus, ne pourra être considérée comme un motif d'exclusion à l'expiration de l'entente.

Art. 41 – Le président du conseil, les ministres des travaux publics, de l'intérieur, des postes, télégraphes et téléphones, du travail et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel.

Fait à Paris, le 25 février 1935.

ALBERT LEBRUN,

Par le Président de la République :

*Le président du Conseil,*  
PIERRE-ETIENNE FLANDRIN,

*Le ministre des travaux publics,*  
HENRI ROY,

*Le ministre de l'intérieur,*  
MARCEL REGNIER,

*Le ministre des postes, télégraphes  
et téléphones,*  
GEORGES MANDEL,

*Le ministre du travail,*  
PAUL JACQUIER,

*Le ministre des finances,*

LOUIS-GERMAIN MARTIN.

***Document n°II.3 : Circulaire du 2 septembre 1937 « Instructions pour l'étude de la coordination des transports de voyageurs »***

**Circulaire du 2 septembre 1937**

**« Instructions pour l'étude de la coordination  
des transports de voyageurs. »**

Paris, le 2 septembre 1937,

La circulaire ministérielle du 12 août 1936 vous a exposé les raisons qui nécessitent des méthodes précédemment suivies en matière de coordination des transports ferroviaires et routiers et a indiqué les dispositions susceptibles d'être réalisées immédiatement, en ce qui concerne la coordination des transports de voyageurs, dans le cadre de la réglementation alors en vigueur.

D'autre part, le règlement d'administration publique du 14 novembre 1936 a élargi la composition du Comité de coordination et des Comités techniques départementaux en adjoignant aux transporteurs des représentants des collectivités intéressées et les usagers.

Mon prédécesseur a demandé au Comité de Coordination de lui soumettre des propositions en vue de la mise au point des textes consacrant l'entente entre les diverses catégories représentées dans son sein.

Le travail du Comité de coordination s'est traduit par les propositions portant sur les transports de voyageurs et de marchandises. C'est sur les données de ces propositions que le Gouvernement a arrêté les principes qui ont commandé les mesures qui font l'objet du titre 1<sup>er</sup> du décret-loi du 31 août 1937 sur la coordination des transports et la création d'un Conseil Supérieur des Transports.

Les principes arrêtés par le Gouvernement au sujet de la coordination des transports de voyageurs s'inspirent des considérations ci-après :

Cette coordination ne peut être réalisée qu'à trois conditions :

1°) – que les départements, puissances concédantes de services de transports publics subventionnés, soient directement intéressés à la coordination dans le cadre local ;



## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

2°) – que les ressources créées au profit des départements par le décret-loi du 8 juillet 1937 et le règlement d'administration publique du 16 juillet 1937, soient affectés à la réorganisation des services de transports départementaux et à la transformation des lignes faisant double emploi ;

3°) – qu'une collaboration s'établisse avec les chemins de fer pour l'organisation des lignes automobiles destinées au remplacement de services ferroviaires.

Ces données impliquent une collaboration indispensable avec les conseils généraux. Ce sont eux désormais qui sont chargés d'établir les plans départementaux de coordination des transports de voyageurs en collaboration avec les Comités techniques.

En raison de la protection que la coordination permettra d'accorder aux services automobiles maintenus, les départements reçoivent le droit de remettre en cause les contrats qui les lient à des entreprises automobiles de transports publics, afin d'en obtenir la révision ou la résiliation.

Concevant la difficulté que la réalisation de la coordination dans le détail peut rencontrer dans une assemblée départementale, le Gouvernement a décidé de répartir de la manière suivante les sommes réservées aux départements sur le produit des taxes de transports en vertu des décrets-lois des 30 octobre 1935 et 8 juillet 1937 :

- Une première part sera distribuée entre les départements qui présenteront dans un délai déterminé un plan de coordination satisfaisant ; il est prévu à ce sujet une somme d'environ 150.000 francs par an et par Département ;
- Une deuxième part égale à 50% de la première sera accordée en supplément aux départements qui auraient, depuis 1934, procédé à la suppression de lignes de voies ferrées d'intérêt local ;
- Une dernière part enfin sera accordée au prorata des longueurs de lignes de chemins de fer d'intérêt général dont le plan de transport prévoira la fermeture au service des voyageurs.

Les Comités techniques départementaux ont pour mission de soumettre aux Conseils généraux des propositions pour l'organisation des transports de voyageurs, dans les conditions prévues par l'article 2 du décret-loi du 31 août 1937, étant entendu que, le cas échéant, les

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

Départements et les Réseaux pourraient, éventuellement, être appelés à participer aux dépenses de fonctionnement des services automobiles remplaçant des lignes ferroviaires fermées au trafic des voyageurs.

L'étude de l'établissement du plan d'organisation des transports doit être entreprise dès maintenant par les Comités techniques départementaux.

Le travail des Comités sera grandement facilité du fait que des plans de coordination ont été précédemment établis dans la presque totalité des départements et que les travaux ainsi effectués par les anciens comités (dont beaucoup, il est vrai, aient soulevé des protestations de la part des collectivités locales) pourront servir de bases aux nouvelles études à entreprendre.

Il convient que les propositions du Comité technique départemental soient soumises le plus tôt possible au Conseil Général.

De toute façon, vous voudrez bien saisir de la question l'Assemblée départementale au cours de sa prochaine session pour lui permettre, même dans le cas où elle n'aurait pas encore reçu les propositions susvisées, de constituer les commissions ou de donner les délégations nécessaires pour poursuivre l'établissement du plan qu'elle aura à me présenter et, en particulier, pour étudier, s'il y a lieu, la réorganisation des services automobiles subventionnés.

Vous voudrez bien adresser copie de la présente circulaire à l'Ingénieur en Chef du Contrôle, à qui il appartiendra, sous votre autorité, et suivant les directives du Conseil Général, de procéder aux tractations nécessaires pour la mise au point du plan de transports à présenter par l'Assemblée départementale après études des propositions du Comité technique des transports.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

H. QUEUILLE

## Document n°II-4 : Décret n°77-992 du 30 août 1977 relatif à une expérience de décentralisation en matière de transports collectifs régionaux

2 Septembre 1977

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

4429

## TRANSPORTS

Décret n° 77-991 du 24 août 1977 portant dérogation aux dispositions du décret n° 53-549 du 5 juin 1953 relatif aux conditions d'attribution de la médaille d'honneur des chemins de fer.

Le Premier ministre,

Sur rapport du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire,

Vu le décret n° 53-549 du 5 juin 1953 relatif aux conditions d'attribution de la médaille d'honneur des chemins de fer, modifié par les décrets n° 55-1524 du 19 novembre 1955, n° 62-1011 du 23 août 1962 et n° 77-331 du 28 mars 1977,

## Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Par dérogation aux dispositions de l'article 3 (3<sup>e</sup> alinéa) du décret susvisé du 5 juin 1953, modifié par le décret du 28 mars 1977, les anciens agents remplissant les conditions pour obtenir la médaille d'or des chemins de fer et ayant cessé leur activité avant le 1<sup>er</sup> avril 1977 pourront recevoir cette distinction sous réserve d'en présenter la demande au plus tard le 1<sup>er</sup> août 1978.

Art. 2. — Le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 24 août 1977.

RAYMOND BARRE.

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement  
et de l'aménagement du territoire,  
JEAN-PIERRE FOURCADE.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement  
et de l'aménagement du territoire (Transports),  
MARCEL CAVAILLÉ.

Décret n° 77-992 du 30 août 1977 relatif à une expérience de décentralisation en matière de transports collectifs régionaux.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, du ministre délégué à l'économie et aux finances et du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire,

Vu la loi n° 72-619 du 5 juillet 1972 portant création et organisation des régions, et notamment son article 4-III ;

Vu la loi du 10 août 1871 modifiée sur les conseils généraux ;

Vu le code des communes, chapitre VII, titre VII, livre III ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

## Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — A titre expérimental et sous réserve des compétences dévolues aux collectivités locales, les établissements publics régionaux qui seront désignés par décret après accord du conseil régional, pourront, dans le cadre de leur schéma régional de transport, adopté par le conseil régional :

1° Proposer à l'Etat des mesures de réorganisation et de simplification des services omnibus ferroviaires qui leur paraîtraient opportunes ;

2° Passer avec les transporteurs des conventions d'exploitation de services de transport ou, pour les lignes qui ne sont pas déjà exploitées sous le régime de la concession, des contrats de concession. Les conventions et contrats de concession doivent être conformes à des modèles types arrêtés par le ministre chargé des transports ;

3° Acquérir du matériel roulant tant ferroviaire que routier en vue de sa mise à la disposition de la Société nationale des chemins de fer français ou des transporteurs routiers, conformément aux dispositions des conventions types arrêtées par le ministre chargé des transports.

Art. 2. — L'Etat versera chaque année aux établissements publics régionaux une somme égale au montant en valeur actualisée des économies réalisées dans le financement des services omnibus et résultant des décisions prises sur leur proposition en application du schéma régional de transport.

L'actualisation du montant des économies sera déterminée par référence à l'évolution de l'indice des prix du produit intérieur brut marchand, l'année de référence étant celle qui précède la mise en œuvre des décisions prises sur proposition de l'établissement public régional au titre du schéma régional de transport.

Art. 3. — Ces établissements publics régionaux pourront financer des dépenses d'étude, d'aménagement et de fonctionnement des transports collectifs de personnes dans le cadre régional. Ils utiliseront à cet effet les contributions qu'ils recevront, notamment celles prévues à l'article 2 ainsi que, le cas échéant, leurs ressources propres.

Art. 4. — S'il est mis fin à l'expérience avant que les conventions et contrats de concession passés par une région, en application de l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus, soient venus à leur terme, l'Etat maintiendra à la région, tant que celle-ci ne pourra mettre fin aux obligations financières contractées par elle, et dans la limite de celles-ci, le versement prévu à l'article 2 ci-dessus.

Art. 5. — Le ministre de l'intérieur, le ministre délégué à l'économie et aux finances, le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 30 août 1977.

RAYMOND BARRE.

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement  
et de l'aménagement du territoire,  
JEAN-PIERRE FOURCADE.

Le ministre de l'intérieur,  
CHRISTIAN BONNET.

Le ministre délégué à l'économie et aux finances,  
ROBERT BOULIN.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement  
et de l'aménagement du territoire (Transports),  
MARCEL CAVAILLÉ.

## INFORMATIONS PARLEMENTAIRES

## ASSEMBLEE NATIONALE

## COMMISSIONS

## Convocation de commissions.

La commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner les conditions dans lesquelles ont lieu des importations « sauvages » de diverses catégories de marchandises se réunira (8<sup>e</sup> bureau) :

Le mercredi 7 septembre 1977 :

A dix heures ;  
A quinze heures.

Le jeudi 8 septembre 1977 :

A dix heures ;  
A quinze heures.

La commission des finances, de l'économie générale et du Plan se réunira le mercredi 7 septembre 1977, à quinze heures (salle de la commission) :

Audition de M. Raymond Barre, Premier ministre, ministre de l'économie et des finances, et de MM. Robert Boulin, ministre délégué à l'économie et aux finances, et Pierre Bernard-Raymond, secrétaire d'Etat au budget, sur la situation économique et financière et le projet de loi de finances pour 1978.

## SENAT

Dépôt d'un projet de loi, rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 30 juin 1977.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre un projet de loi relatif aux piscines et aux baignades aménagées. (Dépôt enregistré à la présidence le 1<sup>er</sup> septembre 1977 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 30 juin 1977.)

Ce projet de loi sera imprimé sous le numéro 487, distribué et renvoyé à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

# Document n° II-5 : Loi n°82-1158 d'Orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, Journal Officiel du 31 décembre 1982

4004

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

31 Décembre 1982

## LOI n° 82-1158 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,  
L'Assemblée nationale a adopté,  
Le Conseil constitutionnel a déclaré conforme à la Constitution.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

### TITRE I<sup>er</sup>

#### Dispositions générales applicables aux différents modes de transport.

### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### DU DROIT AU TRANSPORT ET DES PRINCIPES GÉNÉRAUX APPLICABLES AUX TRANSPORTS INTÉRIEURS

Art. 1<sup>er</sup>. — Le système des transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.

Ces besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exercer lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

Art. 2. — La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite.

#### LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES (1)

##### Assemblée nationale :

Projet de loi n° 1277.

Rapport de M. Chénard, au nom de la commission de la production, n° 1132.  
Discussion les 12, 13, 14 et 15 octobre 1982.  
Adoption, après déclaration d'urgence, le 15 octobre 1982.

##### Sénat :

Projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, n° 82-1158.  
Rapport de M. Chénard, au nom de la commission des affaires économiques, n° 1132-1158.  
Discussion les 15 et 16 décembre 1982.  
Adoption le 16 décembre 1982.

##### Assemblée consultative :

Rapport de M. Chénard, au nom de la commission mixte paritaire, n° 1201.

##### Sénat :

Rapport de M. Chénard, au nom de la commission mixte paritaire, n° 1201.  
Adoption le 16 décembre 1982.

##### Assemblée consultative :

Projet de loi modifié par le Sénat, n° 1299.  
Rapport de M. Chénard, au nom de la commission de la production, n° 1304.  
Discussion et adoption le 15 décembre 1982.

##### Sénat :

Projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième et troisième lectures, n° 1299-1304.  
Discussion et adoption le 17 décembre 1982.

##### Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté par le Sénat en deuxième et troisième lectures, n° 1304.  
Rapport de M. Chénard, au nom de la commission de la production, n° 1312.  
Discussion et adoption le 18 décembre 1982.

##### Conseil constitutionnel :

Décision du 30 décembre 1982, publiée au Journal Officiel du 31 décembre 1982.

Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions montagneuses ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation.

Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

Art. 3. — La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transport individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité. Elle tient compte des coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport et des coûts sociaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers.

Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation.

Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment dans les choix d'infrastructures et par le développement rationnel des transports combinés.

Elle contribue au développement et à l'amélioration de la politique européenne des transports.

Art. 4. — L'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, avec la participation des représentants de tous les intéressés. Cette politique globale s'inscrit dans le cadre du plan de la nation et donne lieu à l'établissement de schémas de développement de transports, élaborés sur la base d'une approche hiérarchisée, tenant compte des orientations nationales et locales d'aménagement.

Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. Cet usage doit être encouragé.

Pour la réalisation de ces objectifs, des contrats peuvent être passés entre l'Etat et les collectivités territoriales.

Art. 5. — Le service public des transports comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens.

Ces missions sont les suivantes :

a) La réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et leur mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité ;

b) La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application ainsi que l'organisation des transports pour la défense ;

c) Le développement de l'information sur le système de transports ;

d) Le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports ;

e) L'organisation du transport public.

L'exécution de ces missions est assurée par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics en liaison avec les entreprises privées ou publiques qui en sont chargées ou qui y participent en vertu des dispositions de la présente loi.

Les modalités des relations entre les autorités publiques et les entreprises de transport public varient en fonction du mode de transport et de la nature des activités selon qu'il s'agit

notamment de transports de personnes ou de marchandises. Dans le cadre des dispositions de la loi, la liberté de gestion des entreprises privées est garantie par l'Etat.

Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées.

Art. 6. — Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, assurent une juste rémunération du transporteur assurant la continuité des seuls rendus du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

Art. 7. — I. — Les entreprises de transport public de personnes doivent être inscrites à un registre tenu par les autorités de l'Etat. L'inscription à ce registre peut être subordonnée à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Les entreprises peuvent être radiées en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité. Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription.

II. — L'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes. L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente. La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre parties afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes. Elle est révisée de plein droit en cas de radiation du registre.

III. — Le financement des services de transport public régulier de personnes défini par l'autorité organisatrice est assuré par les usagers. Le cas échéant par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect.

La politique tarifaire est définie par l'autorité compétente de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant.

Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, l'autorité compétente fixe ou homologue les tarifs.

Tout contrat ou convention entre une personne publique et une entreprise, qui a pour conséquence d'engager des fonds publics ou d'accorder une garantie financière publique, est assorti, à peine de nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds engagés ou garantis par cette personne publique.

Art. 8. — I. — L'exercice des professions de transporteur public de marchandises, de loueur de véhicules industriels destinés au transport et d'auxiliaire de transport peut être subordonné selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle, à l'inscription à un registre tenu par les autorités de l'Etat et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière. Les entreprises peuvent être radiées en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité. Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription. Les titulaires d'une licence de commissionnaire de transport, à la date d'entrée en vigueur du présent article, sont inscrits de droit à ce registre.

Pour l'application de l'alinéa précédent, sont considérées comme auxiliaires de transport de marchandises les personnes qui assurent, pour le compte d'autrui, des opérations de gros, de gros, d'affrètement ou toutes autres opérations connexes à l'exécution de transport de marchandises.

II. — Tout contrat de transport public de marchandises doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service ou de ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'embarquement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire, et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Ces contrats types sont établis par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports.

III. — Les prix et tarifs sont établis de telle sorte que les coûts économiques réels du transport soient supportés par les utilisateurs ou personnes pour le compte desquelles il a été exécuté.

A cette fin, des règles tarifaires peuvent être établies par l'Etat en concertation avec les entreprises, les organismes professionnels et les usagers.

Les règles applicables aux opérations d'acheminement de marchandises exportées ou importées, à destination ou en provenance des ports maritimes, tiennent compte des conditions spécifiques de ces opérations, lorsqu'elles s'intègrent dans une chaîne de transport international.

IV. — La rémunération des auxiliaires de transport est fixée en fonction des services effectivement rendus. Elle est supportée par ceux qui en bénéficient.

## CHAPITRE II

### DES CONDITIONS EXIGIBLES ET DE LA SÉCURITÉ

Art. 9. — L'Etat définit la réglementation sociale ainsi que les règles de sécurité et de contrôle technique applicables aux transports. Il veille à la mise en œuvre de cette réglementation et en contrôle l'application.

Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affrèteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

Est nulle de plein droit, dans les contrats de transport et dans les contrats de travail, toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés.

Art. 10. — Les dispositions du code du travail relatives aux conditions et à la durée du travail s'appliquent aux salariés chargés de la conduite ou du pilotage et aux personnels qui leur sont assimilés.

La réglementation relative à la durée du travail et à la durée de conduite tient compte du progrès des conditions techniques, économiques et sociales et des sujétions particulières liées à l'irrégularité des cycles de travail, aux contraintes de flux et d'horaires et aux responsabilités croissantes à l'égard des personnes transportées et des tiers.

En ce qui concerne les agents non salariés, la durée du temps consacré à la conduite ou au pilotage et aux opérations annexes et les temps de repos font l'objet de dispositions particulières tenant compte des exigences de la sécurité.

Art. 11. — Le temps de travail des agents salariés chargés de la conduite ou du pilotage et des personnels qui leur sont assimilés comprend le temps consacré à la conduite ainsi que, dans des conditions fixées par décret, le temps pendant lequel ils sont à la disposition de l'employeur.

Art. 12. — En vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'Etat contrôle ou fait contrôler l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite ou du pilotage et favorise le développement d'une politique de prévention de l'incapacité.

En ce qui concerne les salariés des entreprises de transport ou de location de véhicules industriels avec conducteur ou pilote, l'aptitude permanente, reconnue médicalement et ne résultant pas d'actes volontaires ou intentionnels de l'intéressé, ouvre droit au bénéfice d'un régime particulier de protection comprenant des prestations en espèces ou, le cas échéant, en nature et à une possibilité de réinsertion professionnelle grâce à une formation complémentaire. Ce régime est financé par les cotisations des entreprises et des salariés, géré par leurs représentants et agréé par l'Etat.

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les conditions d'application du présent article et instituent, si nécessaire, le régime prévu à l'article précédent.

Art. 13. — Il est créé, dans chaque département, une commission consultative chargée de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite ou à la durée du travail des agents chargés de la conduite ou du pilotage dans le secteur des transports et relevant d'un établissement situé sur le territoire du département.

Elle est composée paritément de représentants des organisations syndicales d'employeurs et de salariés et présidée par un inspecteur du travail.

Un décret en Conseil d'Etat précise les attributions de la commission et fixe sa composition et les modalités de son fonctionnement.

### CHAPITRE III

#### DES INFRASTRUCTURES, ÉQUIPEMENTS, MATÉRIELS ET TECHNOLOGIES

Art. 14. — Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'investissement. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, des objectifs du plan de la Nation et de la politique d'aménagement du territoire. Ces décisions de la défense, de l'organisation prédictive des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux.

Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Des évaluations sont conduites publiques avant l'adoption définitive des projets concernés. Lorsque des opérations sont réalisées avec le concours de financement publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

Dans le cadre des orientations nationales et locales de la planification et de l'aménagement, des schémas directeurs d'infrastructures sont établis respectivement par l'Etat, en concertation avec les régions, et par les collectivités territoriales ou leurs groupements, notamment pour assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux.

La réalisation, l'aménagement d'une infrastructure peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées.

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les infrastructures et les choix technologiques ainsi que les modalités des études prévues au deuxième alinéa du présent article, le domaine d'application et le contenu des schémas directeurs ainsi que les règles de procédure qui leur sont applicables.

Art. 15. — L'autorité compétente, son concessionnaire ou le titulaire de la maîtrise d'ouvrage déléguée sont chargés de réunir les moyens de financement nécessaires à la construction d'infrastructures nouvelles ou à l'aménagement des infrastructures existantes. A ce titre, les contributions éventuelles de personnes publiques et d'entreprises ou d'usagers sont versées par voie de subvention ou de fonds de concours. Les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelées à participer à ce financement en vertu de dispositions législatives particulières.

L'autorité compétente fixe également les modalités de financement de l'entretien et du fonctionnement.

L'usage des infrastructures et équipements associés peut donner lieu à perception de taxes, de redevances ou de prix concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports.

### CHAPITRE IV

#### DES INSTITUTIONS

Art. 16. — Un conseil national des transports, des comités régionaux et départementaux des transports sont associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs dans le domaine de compétence de l'Etat. Ils peuvent être consultés par les autorités de l'Etat sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du système de transports et des divers modes qui le composent. Le conseil national des transports est consulté sur les schémas nationaux de développement des transports et d'infrastructures.

Art. 17. — Le conseil national des transports est composé de représentants :

- du Parlement et des collectivités territoriales ;
- des entreprises qui participent aux opérations de transport ;
- des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports ;
- des différentes catégories d'usagers ;
- de l'Etat,

et de personnalités désignées en raison de leur compétence.

Les comités régionaux et départementaux sont composés de représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et des différentes catégories d'usagers ainsi que des représentants de l'Etat et des personnalités désignées en raison de leur compétence. En outre, la région, les départements et les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont associés aux travaux du comité régional. Dès lors qu'ils en font la demande, le département et les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont associés dans les mêmes conditions aux travaux du comité départemental. Dans ces deux cas, ils peuvent saisir le comité auquel ils participent de questions relevant de leur compétence propre.

Les sanctions, notamment les mesures de radiation prévues par la présente loi, ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission des sanctions administratives créée au sein du comité régional des transports et présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire. La procédure devant cette commission revêt un caractère contradictoire.

Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de ces organismes et leurs attributions; il détermine les règles de leur organisation et de leur fonctionnement et les modalités selon lesquelles les entreprises appartenant aux détenteurs d'activités qui y sont représentées participent aux frais de leur fonctionnement.

## TITRE II

Dispositions particulières aux différents modes de transport.

CHAPITRE I<sup>er</sup>

## DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Art. 18. — Il est créé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1933, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français ». Cet établissement a pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes de la loi du 10 août 1926, le réseau ferré national.

Cet établissement est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à cette mission. Il peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire. La gestion de ces filiales est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe; elles ne peuvent néanmoins pas recevoir les concours financiers de l'Etat prévus au paragraphe II de l'article 24 de la présente loi.

Les modalités de gestion des autres réseaux ferroviaires ouverts au public sont fixées par des textes particuliers.

Art. 19. — Les biens immobiliers dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1931 sont remis en dotation à l'établissement public. Les biens immobiliers des autres réseaux de chemins de fer appartenant à l'Etat peuvent être remis en dotation à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

Les biens mobiliers antérieurement concédés à la société anonyme sont attribués en toute propriété et à titre gratuit à l'établissement public.

Les biens mobiliers des autres réseaux de chemins de fer appartenant à l'Etat peuvent être attribués en toute propriété et à titre gratuit à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

Tous les droits et obligations résultant soit des actes ou conventions passés par la société anonyme, soit des participations prises par elle dans des sociétés, groupements ou organismes tiers sont transférés à l'établissement public.

Ces transferts ne donnent lieu ni à indemnité, ni à perception d'impôts, droits, taxes, salaires ou honoraires.

Art. 20. — Les biens immobiliers affectés au service public du transport ferroviaire et aménagés spécialement à cet effet ont le caractère de biens publics.

Sous réserve des dispositions législatives applicables aux ouvrages d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert; il peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et percevoir à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.

Il peut procéder à tous travaux de construction ou de démolition. Il assume toutes les obligations du propriétaire. Il agit et défend en justice aux lieux et places de l'Etat.

Les biens immobiliers acquis par l'établissement public le sont au nom de l'Etat. S'ils appartiennent déjà à l'Etat, leur incorporation au domaine géré par l'établissement donne lieu au versement par l'établissement à l'Etat d'une indemnité égale à leur valeur vénale.

Les biens immobiliers utilisés, pour la poursuite de ses missions, par l'établissement peuvent être repris par l'Etat, ou cédés à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

Les biens immobiliers détenus par l'établissement, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou, à défaut, après désemploiement, être aliénés par l'établissement public et à son profit; dans la première cas, l'Etat ou la collectivité territoriale intéressée verse à l'établissement une indemnité égale à leur valeur vénale.

Le montant des prix ou indemnités ainsi perçus est obligatoirement utilisé pour l'aménagement ou le développement du domaine ferroviaire.

Les modalités d'application du présent article, notamment les conditions juridiques et financières des opérations de désemploiement, de cession, d'aliénation ou d'acquisition, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 21. — Le conseil d'administration de l'établissement est composé de dix-huit membres dont :

- sept représentants de l'Etat;
- cinq membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant des usagers et nommés par décret;
- six membres, dont un représentant des cadres, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 500.

Le président du conseil d'administration est nommé parmi les membres du conseil, sur proposition du conseil, par décret en Conseil d'Etat.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les statuts de l'établissement et détermine les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration.

Art. 22. — I. — L'organisation des réseaux ferroviaires inscrites au plan régional des transports, établie et tenue à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports locaux, fait l'objet de conventions passées entre la région et la Société nationale des chemins de fer français.

La région est consultée sur les modifications de la consistance générale des services assurés dans son ressort, par la Société nationale des chemins de fer français.

Toute ouverture ou fermeture de lignes, toute création ou suppression de points d'arrêt sont soumises pour avis à la région, aux départements et aux communes concernées.

II. — A la demande des collectivités régionales intéressées, une commission consultative peut être instituée auprès de chaque direction régionale de l'établissement public. Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de cette commission et ses attributions. Il détermine les règles de son organisation et de son fonctionnement. Elle est consultée notamment sur les conséquences des activités de l'établissement sur la vie économique et sociale de la région et peut faire toutes suggestions sur l'extension et le développement de ces activités.

Art. 23. — La présente loi, notamment en tant qu'elle subordonne l'établissement public à caractère industriel et commercial à la société anonyme « Société nationale des chemins de fer français », ne porte pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels de la société et de ses filiales.

Les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont applicables de plein droit. Toutefois, en tant que de besoin, des décrets en Conseil d'Etat peuvent fixer les adaptations aux structures spécifiques de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales.

Art. 24. — 1. — La Société nationale des chemins de fer français est dotée de l'autonomie de gestion. Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat, l'établissement public autonome, fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation prévues à l'article 1, la définition de son équilibre d'exploitation et les conditions d'exécution du service public. Un contrat de plan passe entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français dans les conditions de la loi n° 824 du 29 juillet 1962 portant réforme de la planification détermine les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

2. — L'Etat apporte son concours financier au fonctionnement et au développement de la Société nationale des chemins de fer français en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation, du rôle qui lui est assigné dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie.

Ce concours tient compte des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures et des objectifs d'assainissement progressif de sa situation financière. Il limite à développer ses activités ainsi qu'à améliorer sa gestion, sa productivité et ses résultats financiers. Ses modalités sont définies notamment par le cahier des charges.

Art. 25. — La Société nationale des chemins de fer français est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises de commerce. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Elle développe une comptabilité permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et par les collectivités territoriales. Elle dispose de la faculté de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

Elle est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat dans les conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 26. — Le conseil d'administration de la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1962 demeure en fonction jusqu'à la réunion du nouveau conseil d'administration pendant cette période, les pouvoirs des autres organes dirigeants de la société anonyme d'économie mixte lui sont transférés.

Les règles de gestion et les modalités de contrôle applicables à la société anonyme d'économie mixte restent en vigueur jusqu'à l'intervention des mesures d'application prévues par le présent chapitre.

## CHAPITRE II

### DES TRANSPORTS URBAINS DE PERSONNES

Art. 27. — Le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes. Sur demande du maire ou du président de l'établissement public, le représentant de l'Etat mandate la création du périmètre, après avis du conseil général dans le cas où le plan départemental est concerné. Cet avis devra intervenir dans un délai maximum fixé par décret.

Dans les départements d'outre-mer, le représentant de l'Etat, sur proposition du maire ou du président de l'établissement public, peut définir ce périmètre excluant certaines parties du territoire de la commune.

Le périmètre de transports urbains peut également comprendre le territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transports publics de personnes. La création et la délimitation de ce périmètre sont fixées par le représentant de l'Etat sur demande des maires des communes concernées après avis du conseil général.

A l'intérieur du périmètre, les dessertes locales des transports publics routiers non urbains de personnes sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics urbains.

Art. 28. — Un plan de déplacements urbains est élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports, après avis du ou des conseils municipaux concernés.

Le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains. Il a comme objectif une circulation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun. Il s'accompagne d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il est soumis à enquête publique.

Lorsque le plan est établi pour une seule commune, il est approuvé par le conseil municipal. S'il couvre le territoire de plusieurs communes comprises dans un périmètre de transports urbains, il est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public après accord des conseils municipaux.

Les prescriptions du plan sont mises en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains.

Le contenu, les procédures d'élaboration, de consultation et d'approbation et les conditions de mise en œuvre des plans de déplacements urbains sont précisés par un décret en Conseil d'Etat.

## CHAPITRE III

### DU TRANSPORT ROUTIER NON URBAIN DE PERSONNES

Art. 29. — Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :

- services réguliers publics ;
- services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une Unité Ligne par décret ;
- services privés ;
- services occasionnels publics.

Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des besoins d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Des services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.

Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs machines. Ils sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'Etat dans le département concerné.

Les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 30. — Dans un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 29, tous les transports publics réguliers non urbains de personnes qui ne sont pas exploités directement par l'autorité compétente doivent faire l'objet d'une convention.



Si l'autorité organisatrice décide soit de supprimer ou de modifier de manière substantielle la consistance du service en exploitation, soit de le confier à un autre exploitant, et si elle n'autorise pas à l'entreprise les services sensiblement équivalents, elle doit lui verser une indemnité en compensation du dommage éventuellement subi de ce fait.

Si, à l'expiration du délai de quatre ans, la convention n'est pas intervenue au fait de l'autorité organisatrice, l'autorisation antérieurement accordée au transporteur public vaut convention pour une durée maximale de dix ans.

Des contrats de développement peuvent être passés entre l'Etat et les départements pour faciliter la modernisation des réseaux de transports publics non urbains de personnes.

#### CHAPITRE IV

##### DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Art. 31. — Le développement du transport routier de marchandises, fondé sur les avantages propres de ce mode et réglé en fonction des besoins de l'économie, nécessite l'augmentation de sa productivité notamment à l'aide de technologies modernes, l'amélioration de la formation et de la qualification professionnelles, le progrès des conditions de travail et de sécurité, la coopération des entreprises entre elles et avec les autres modes de transport.

Les collectivités publiques peuvent favoriser les initiatives prises par les entreprises pour développer leur coopération et promouvoir des technologies ou des équipements améliorant leur productivité et celle du système de transports.

Art. 32. — Les contrats de transport routier de marchandises doivent prévoir, à peine de nullité, l'estimation des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches et les modalités de calcul, d'une part, de la rémunération des transporteurs lorsque les temps alloués sont dépassés du fait de l'expéditeur, du commissionnaire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre de fait, d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait.

Art. 33. — Le transporteur routier qui a passé un contrat de transport est tenu, soit de l'exécuter lui-même ou à l'aide de ses préposés, soit sous sa responsabilité de le sous-traiter pour tout ou partie à une autre entreprise de transport public, soit de l'assurer en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteurs, dans les limites fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le transporteur routier ne peut recourir à la sous-traitance que s'il a la qualité de commissionnaire de transport ou dans des cas exceptionnels.

Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport public de marchandises. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissionnaires de transport.

La situation des entreprises qui assurent habituellement des transports de marchandises en tant que sous-traitants à la date de la publication de la présente loi et qui ne remplissent pas les conditions requises pour exécuter des opérations de transport public devra être régularisée dans un délai de deux ans à compter de cette date.

Art. 34. — Tout contrat de location d'un véhicule industriel avec conducteur doit comporter des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi du conducteur et dans l'exécution des opérations de transport. Ce contrat doit assurer la collecte des fonds nécessaires au service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Les contrats types sont établis par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports.

Art. 35. — Le transport public routier de marchandises et les opérations qui lui sont connexes ainsi que la location de véhicules industriels avec conducteurs peuvent, dans des cas et conditions déterminées par décret, faire l'objet de tarifications d'ordre public arrêtées par l'Etat après avis des organisations professionnelles et d'usagers concernés.

Pour les contrats de transport soumis à tarification, cette tarification routière obligatoire tient compte, pour chaque type de transport, de la nature et de l'objet du contrat, des relations assurées ainsi que des caractéristiques et de la quantité des marchandises transportées et, éventuellement, des sujétions particulières du transport.

Art. 36. — Dans le cadre de la politique des transports de marchandises définie par la présente loi, le transport routier public et la location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises peuvent être soumis à autorisations en fonction des nécessités économiques et selon les catégories de transport. Ces autorisations sont délivrées à l'entreprise ou à un groupement d'entreprises doté de la personnalité morale en prenant en compte notamment leur capacité de transport, leurs efforts pour améliorer leur productivité et leur respect des dispositions de la présente loi.

Le domaine, les modalités et les délais d'application de ce système d'autorisations sont déterminés par décret en Conseil d'Etat après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports.

Les autorisations délivrées en application des deux alinéas précédents ne peuvent être utilisées que par l'entreprise ou le groupement d'entreprises qui en bénéficient; elles ne peuvent être ni cédées ni louées indépendamment de la totalité du fonds de commerce auquel elles sont attachées.

Les heures de transport ou de location, à durée limitée ou non, déterminées par les entreprises de transport ou de location à la date de la prise en œuvre du présent article, pourront autorisations pour l'application de la présente loi dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Art. 37. — Les inscriptions et autorisations prévues aux chapitres III et IV du titre II de la présente loi pourront faire l'objet d'une radiation ou d'un retrait, à titre temporaire ou définitif, en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité.

Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

Art. 38. — Les groupements professionnels qui participent à l'application de la réglementation des transports routiers de marchandises sont soumis au contrôle financier de l'Etat dans des conditions et selon des modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat après avis du conseil national des transports.

#### CHAPITRE V

##### DU TRANSPORT FLUVIAL

Art. 39. — Le transport fluvial fait l'objet d'un schéma de développement qui comprend, d'une part, un schéma directeur des voies navigables établi dans les conditions prévues à l'article 14 de la présente loi et fixant les priorités en matière de restauration, d'adaptation et d'extension du réseau et, d'autre part, les mesures économiques et sociales propres à le faire participer à la réalisation des objectifs de la politique des transports intérieurs.

Art. 40. — Il est institué une chambre nationale de la batellerie artisanale ayant le caractère d'un établissement public et jouant dans le secteur le rôle de chambre de métiers. Elle a pour mission de coordonner l'action de ses membres, de représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale auprès des pouvoirs publics et des agents économiques intéressés au transport fluvial. Elle tient le registre des patrons et compagnons bateliers.

La chambre est administrée par un conseil élu par les patrons et compagnons bateliers inscrits au registre.

Un décret en Conseil d'Etat précise la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la chambre nationale de la hôtellerie. Détermine les modalités d'élection des membres du conseil d'administration et définit la qualité du patron et du compagnon hôteliers.

Art. 41. — L'office national de la navigation contribue à la promotion du transport fluvial et assure, à ce titre, une mission générale d'information. Il est consulté par le ministre chargé des transports et il peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation de l'affrètement, à la rarification et à la régulation de la circulation. Il peut être chargé de gérer les bourses de fret et de participer à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport fluvial.

## CHAPITRE VI

### DU TRANSPORT AÉRIEN

Art. 42. — I. — Au titre I<sup>er</sup> du livre III du code de l'aviation civile l'article L. 310-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 310-1. — Le transport aérien consiste à acheminer par avion d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste. »

II. — Le chapitre III du titre II du livre III du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

#### Chapitre III

##### Location et affrètement d'aéronefs.

« Art. L. 323-1. — La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage. »

« L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un preneur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du préteur. »

« Art. L. 323-2. Toute entreprise étant un aéronef, à titre professionnel ou contre rémunération, pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de cet aéronef. »

III. — Au titre III du livre III du code de l'aviation civile, les articles L. 330-1 et L. 330-3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. L. 330-1. — Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste à titre professionnel ou contre rémunération. »

« Les personnes physiques françaises et les personnes morales ayant leur siège social en France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public, soit sur le territoire national, soit à l'étranger au moyen d'aéronefs immatriculés en France, que si elles y ont été autorisées par l'autorité administrative. L'autorisation précise la durée pour laquelle elle est accordée, l'objet du transport, les lignes ou les zones géographiques que l'entreprise peut desservir et le matériel qu'elle peut exploiter. »

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de délivrance, de modification ou de retrait de l'autorisation. »

« Toutefois, ne relevant pas du transport aérien public, les transports de passagers effectués sans escale lorsque les points d'origine et de destination sont confondus et lorsque la capacité d'emport de l'aéronef ne dépasse pas une limite fixée par décret en Conseil d'Etat. »

« Art. L. 330-3. — La constitution générale et les conditions de fonctionnement et de financement des services réguliers de transport de personnes entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national font l'objet d'une convention entre l'entreprise exploitante et l'Etat ou une collectivité territoriale, une chambre de commerce et d'industrie ou un établissement public intéressé. »

« L'autorisation nécessaire pour effectuer ces services prévus à l'article L. 330-1, est délivrée sous réserve de la conclusion de cette convention et après consultation des autorités régionales. »

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

IV. — Dans le titre III du livre III du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 330-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 330-3. — Les programmes d'exploitation, les programmes généraux d'achat et de location de matériels volants, les conditions de transport et les tarifs des entreprises de transport aérien peuvent être soumis à homologation administrative pour les transports effectués à l'aide d'aéronefs dépassant un certain tonnage. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

V. — Sont abrogés le premier alinéa de l'article L. 330-4 du code de l'aviation civile et, dans le deuxième alinéa du même article, les mots : « et, la cas échéant, agréés ». »

Art. 43. — Au regard des dispositions de l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile, les lois qui résultent du paragraphe III de l'article 42 ci-dessus, les autorisations ou agréments délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur de cet article valent autorisation jusqu'à la conclusion des conventions prévues audit article 42 (art. L. 330-3 du code de l'aviation civile).

## TITRE III

### Dispositions diverses.

Art. 44. — Sont considérés comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi, dès lors que leur régime n'est pas fixé par des traités ou accords internationaux, les transports de personnes et de marchandises entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national.

Les dispositions de la présente loi s'appliquent sans préjudice des obligations découlant du traité instituant la Communauté économique européenne et des autres textes et accords internationaux régulièrement entrés en vigueur.

Les dispositions des chapitres III et IV du titre I<sup>er</sup> de la présente loi s'appliquent aux transports de marchandises par canalisation. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux infrastructures, équipements, matériels et technologies intéressant le transport de gaz réglés par la loi n° 46-638 du 8 avril 1949 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz.

Art. 45. — Sous réserve des dispositions législatives qui leur sont propres, la présente loi s'applique aux départements d'outre-mer, à l'exception du chapitre V du titre II.

Art. 46. — L'adaptation des dispositions de l'article 7 du chapitre IV du titre I<sup>er</sup> et des chapitres II et III du titre II de la présente loi à la région d'Alsace-Moselle fera l'objet de dispositions législatives spéciales.

Art. 47. — L'adaptation des dispositions de la présente loi au cas des remontées mécaniques fera l'objet de dispositions législatives spéciales dans le cadre de la loi d'orientation de la politique de la montagne.

Art. 48. — Par dérogation à l'article 44 ci-dessus, sont considérées comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi aux transports maritimes, les navigations réservées celles qui sont définies aux articles 237-1 et 238-1 du code des douanes.

Pour les marins exerçant les navigations visées à l'alinéa précédent, les règles relatives aux conditions, à la durée et à la sécurité du travail demeurent définies par le code du travail maritime et la loi n° 87-460 du 20 mai 1987 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et la sécurité à bord des navires ainsi que les textes pris pour leur application.

Les attributions consécutives dévolues par la présente loi au conseil national des transports sont, pour le transport maritime, exercées par le conseil supérieur de la marine marchande, en liaison avec le conseil national des transports.

Les textes d'application du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> de la présente loi, lorsqu'ils concernent le transport maritime, sont pris après consultation du conseil supérieur de la marine marchande.

Art. 48. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi, en tant qu'elles concernent le transport intérieur, notamment :

— le titre I<sup>er</sup> et le chapitre II du titre II du décret du 12 novembre 1959 relatif à la coordination du transport et au statut des bateliers ;

— les articles 19 à 24 de la loi du 22 mars 1961 sur l'exploitation réglementée des voies navigables et la coordination des transports par fer et par navigation intérieure ;

— l'article 73 de la loi n° 46-864 du 27 avril 1946 portant ouverture et attribution de crédits pour l'exercice 1946 ;

— les articles 1<sup>er</sup> à 4 et 9 à 12 de la loi n° 47-1804 du 3 septembre 1947 réorganisant et réglementant le Conseil supérieur des transports ;

— les articles 5, 6, 7 et 8 de la loi n° 48-74 du 5 juillet 1948 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier ;

— l'article 90 de la loi n° 60-608 du 8 août 1960 relative aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1960 et à diverses dispositions d'ordre financier ;

— les articles 23, 24 et 25 de la loi de finances n° 52-401 du 15 avril 1952 pour l'exercice 1952 ;

— l'article 7 de la loi n° 75-475 du 19 juin 1976 relative aux transports publics d'intérêt local.

Ces abrogations prendront effet à mesure qu'entreront en vigueur les dispositions qui leur sont substituées.

La présente loi sera appliquée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 décembre 1982.

YVES COCHET.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,  
FREDERIC MOURON.

Le ministre d'Etat,  
ministre de l'intérieur et de la décentralisation,  
GASTON DEPARRE.

Le ministre d'Etat, ministre du commerce extérieur,  
MICHEL JOBERT.

Le ministre d'Etat, ministre des transports,  
CHARLES FURBER.

Le ministre d'Etat, ministre du Plan  
et de l'aménagement du territoire,  
MICHEL ROLAND.

Le ministre d'Etat,  
ministre de la recherche et de l'industrie,  
JACQUES CESTERENY.

Le ministre des affaires sociales  
et de la solidarité nationale,  
PIERRE DESGROVES.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,  
ROBERT MARCEL.

Le ministre délégué auprès du ministre des relations  
extérieures, chargé des affaires européennes,  
ANDRÉ CHAMBERLAGE.

Le ministre de l'économie et des finances,  
JACQUES MATHY.

Le ministre délégué auprès du ministre de l'économie  
et des finances, chargé du budget,  
ALBERT FABIUS.

Le ministre de l'éducation nationale,  
ALAIN SAVARY.

Le ministre délégué aux affaires sociales,  
chargé du travail,  
JEAN ARON.

Le ministre du travail,  
chargé du travail,  
ANDRÉ ARON.

Le ministre de l'urbanisme et du logement,  
ANDRÉ GUYOT.

Le ministre de la mer,  
LOUIS DE MONTMAYEL.

Le ministre de la consommation,  
CATHERINE LAURENT.

## DECRETS, ARRETES ET CIRCULAIRES

### MINISTRE DES TRANSPORTS

Décret portant nomination  
du président du conseil d'administration d'Aéroport de Paris.

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre d'Etat,  
ministre des transports,

Vu le code de l'aéronautique, et notamment les articles L. 251-1,  
L. 252-1, R. 252-1 et R. 252-2 ;

Vu le décret du 29 décembre 1982 portant nomination des  
membres du conseil d'administration d'Aéroport de Paris ;

Le conseil des ministres entendu,

Décret :

Art. 1<sup>er</sup>. — M. Pierre Marion est nommé président du conseil  
d'administration d'Aéroport de Paris.

Son mandat expirera le 31 décembre 1985.

Art. 2. — Le Premier ministre et le ministre d'Etat, ministre des  
transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de  
l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel  
de la République française.

Fait à Paris, le 30 décembre 1982.

YVES COCHET.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,  
FREDERIC MOURON.

Le ministre d'Etat, ministre des transports,  
CHARLES FURBER.

### MINISTRE DES AFFAIRES SOCIALES ET DE LA SOLIDARITE NATIONALE

Décret n° 82-1154 du 26 décembre 1982 relatif au régime  
d'assurance vieillesse complémentaire des médecins.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires sociales et de la  
solidarité nationale et du ministre délégué auprès du ministre  
de l'économie et des finances, chargé du budget,

Vu le livre VIII, titre I<sup>er</sup>, du code de la sécurité sociale, et  
notamment l'article L. 608 ;

Vu le décret n° 48-579 du 22 avril 1948 relatif au régime  
d'assurance vieillesse complémentaire des médecins, et notam-  
ment l'article 6 ;

Vu les délibérations du conseil d'administration de la section  
professionnelle des médecins (CSP) Caisse autonome de retraite  
des médecins français en date du 21 avril 1982 et du 22 novem-  
bre 1982 ;

Vu la demande du conseil d'administration de la caisse natio-  
nale d'assurance vieillesse des professions libérales.

Décret :

Art. 1<sup>er</sup>. — L'article 2 du décret du 22 avril 1948 susvisé est  
remplacé par les dispositions suivantes :

#### Article 2

La cotisation est composée de deux parts :

Une part forfaitaire ;

Une part proportionnelle assise sur la partie du revenu pro-  
fessionnel net provenant de l'activité médicale libérale comprise  
entre un minimum et un maximum fixés dans les conditions  
prévues par les statuts mentionnés à l'article 5.

Le montant de la part forfaitaire et le taux de la part pro-  
portionnelle sont fixés par décret rendu sur le rapport du  
ministre chargé de la sécurité sociale et du ministre chargé  
du budget, sur proposition du conseil d'administration de la  
section professionnelle des médecins.

## ANNEXES

Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

*Document n°II-6 : Loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (Extraits), Journal Officiel n°289 du 14 décembre 2000*

### LOI

#### **LOI 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains**

NOR: EQUX9900145L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,  
L'Assemblée nationale a adopté,  
Vu la décision du Conseil constitutionnel no 2000-436 DC en date du 7 décembre 2000,  
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :  
[...]

### TITRE III

#### **METTRE EN OEUVRE UNE POLITIQUE DE DEPLACEMENTS AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

#### Section 1

#### Dispositions relatives au plan de déplacements urbains

#### Article 94

I. - L'article 28 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

1o Au premier alinéa, les mots : « schémas directeurs » sont remplacés par les mots : « schémas de cohérence territoriale » ;

2o Dans l'avant-dernière phrase du premier alinéa, après les mots : « mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre », sont insérés les mots : « afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine » ;

3o L'avant-dernière phrase du premier alinéa est complétée par les mots : « ainsi que le calendrier des décisions et réalisations » ;

4o Il est inséré, après le premier alinéa, un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'un schéma directeur ou un schéma de secteur a été approuvé avant la date d'entrée en vigueur de la loi no 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, l'obligation de compatibilité prévue au premier alinéa ci-dessus n'est applicable qu'à compter de la première révision du schéma postérieure à cette date. »

II. - Le premier alinéa de l'article 28-3 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur ainsi que les plans

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec le plan. »

#### Article 95

Dans le premier alinéa de l'article 52 de la loi no 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées, après les mots : « des véhicules individuels », sont insérés les mots : « ainsi que leur stationnement ».

#### Article 96

L'article 28-1 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifié :

1o Les mots : « Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur : » sont remplacés par les mots : « Les plans de déplacements urbains portent sur : » ;

2o Avant le 1o, il est ajouté un 1o A ainsi rédigé :

« 1o A. - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste » ;

3o Au 3o, après les mots : « voirie d'agglomération », sont insérés les mots : « y compris les infrastructures routières nationales et départementales, » ;

4o Le 4o est ainsi rédigé :

« 4o L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents » ;

5o Après les mots : « livraison des marchandises », la fin du 5o est ainsi rédigée : « tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale » ;

6o Au 6o, après les mots : « collectivités publiques », sont insérés les mots : « à établir un plan de mobilité et » ;

7o Il est ajouté un 7o ainsi rédigé :

« 7o La mise en place d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes. »

#### Article 97

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

Après le troisième alinéa de l'article 28 de la loi no 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :

- « - l'impact global du projet sur les flux de voitures particulières et de véhicules de livraison ;
- « - la qualité de la desserte en transport public ou avec des modes alternatifs ;
- « - les capacités d'accueil pour le chargement et le déchargement des marchandises ; ».

#### Article 98

Après l'article 28-1 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sont insérés les articles 28-1-1 et 28-1-2 ainsi rédigés :

« Art. 28-1-1. - Les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier doivent être rendus compatibles avec les dispositions prévues au 4o de l'article 28-1 dans les délais prévus par le plan de déplacements urbains.

« Art. 28-1-2. - Le plan de déplacements urbains délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation. Il précise, en fonction notamment de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés. »

#### Article 99

Dans la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article 28-2 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, après les mots : « est ensuite soumis », sont insérés les mots : « par l'autorité organisatrice de transport ».

#### Article 100

Dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 28-2 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, les mots : « procède à » sont remplacés par les mots : « peut engager ou poursuivre ».

#### Article 101

Après l'article 28-2 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un article 28-2-1 ainsi rédigé :

« Art. 28-2-1. - La compétence de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme peut, s'il y a lieu, dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de déplacements urbains couvrant l'ensemble du périmètre de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des périmètres de transport urbain qu'il recoupe.

« Lorsque le plan de déplacements urbains est élaboré par l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme :

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

« - les autorités compétentes en matière de transport urbain de même que les départements et les régions, en tant qu'autorités organisatrices de transport ou en tant que gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à cette élaboration et le projet de plan leur est soumis pour avis dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 28-2 ;

« - les mesures d'aménagement et d'exploitation mentionnées à l'avant-dernière phrase du premier alinéa de l'article 28 sont adoptées en accord avec les autorités compétentes pour l'organisation des transports et mises en oeuvre par elles ;

« - le plan approuvé se substitue le cas échéant aux plans de déplacements urbains antérieurs. »

#### Article 102

Après l'article 28-3 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un article 28-4 ainsi rédigé :

« Art. 28-4. - En région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu. Ils sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte. Le périmètre sur lequel sera établi le plan local de déplacements est arrêté par le représentant de l'Etat dans le département dans un délai de trois mois après la demande formulée.

« Le conseil régional et les conseils généraux intéressés, les services de l'Etat et le Syndicat des transports d'Ile-de-France sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers de transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan. Le projet de plan est arrêté par délibération de l'organe délibérant de l'établissement public concerné puis sous un délai de trois mois, soumis pour avis au conseil régional, aux conseils municipaux et généraux intéressés ainsi qu'aux représentants de l'Etat dans les départements concernés et au syndicat des transports d'Ile-de-France. L'avis qui n'a pas été donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par le président de l'établissement public concerné à l'enquête publique dans les conditions prévues par la loi no 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

« Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête et des avis des personnes publiques consultées, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public concerné.

« Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de déplacements doivent être compatibles ou être rendues compatibles avec ce dernier dans un délai de six mois. Les plans d'occupation des sols et les plans de sauvegarde et de mise en valeur doivent être compatibles avec le plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France et les plans locaux de déplacements quand ils existent. »

#### Article 103

I. - Dans la limite d'un délai de six mois, les plans de déplacements urbains en cours d'élaboration à la date de publication de la présente loi peuvent être achevés et approuvés conformément aux dispositions antérieurement applicables. Toutefois, les modifications introduites par l'article 100 s'appliquent dès le 30 juin 2000.

II. - Après l'avant-dernier alinéa de l'article 28-2 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

« Dans les périmètres de transports urbains concernés par l'obligation d'élaboration d'un plan de déplacements urbains prévue à l'article 28, le plan de déplacements urbains est mis en conformité avec les dispositions de la loi no 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains dans un délai de trois ans à compter de la publication de cette loi. A défaut, le représentant de l'Etat dans le département peut engager ou poursuivre les procédures nécessaires à cette mise en conformité. Le plan est alors approuvé par le représentant de l'Etat dans le département après délibération de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. La délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission du projet. »

III. - Après l'article 28-2 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un article 28-2-2 ainsi rédigé :

« Art. 28-2-2. - En cas d'extension d'un périmètre de transports urbains.

« - le plan de déplacements urbains approuvé continue de produire ses effets sur le périmètre antérieur ;

« - l'élaboration du plan de déplacements urbains dont le projet a été arrêté peut être conduite à son terme sur le périmètre antérieur par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.

« En cas de modification d'un périmètre de transports urbains concerné par l'obligation d'élaboration d'un plan de déplacements urbains prévue à l'article 28, l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains est tenue d'élaborer un plan de déplacements urbains dans un délai de trois ans à compter de cette modification. A défaut, le représentant de l'Etat dans le département peut engager ou poursuivre les procédures nécessaires à cette élaboration dans les conditions prévues à l'article 28-2. »

#### Article 104

Au II de l'article 7 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, après les mots : « organisent les transports publics réguliers de personnes », sont insérés les mots : « et peuvent organiser des services de transports à la demande ».

#### Article 105

L'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Le versement est également affecté au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo. »

#### Article 106

L'article 46 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifié :

1o Au premier alinéa, les mots : « des chapitres II et III du titre II » sont remplacés par les mots : « des chapitres II, III et III bis du titre II » ;

2o Au deuxième alinéa, les mots : « des articles 28 et 28-1 » sont remplacés par les mots : « des articles 27-1, 28, 28-1, 28-1-1 et 28-1-2 ».

#### Article 107

Le troisième alinéa (2o) de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « et l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises ».



## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

#### Article 108

Il est inséré, dans le chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales, une section 12 intitulée : « Stationnement payant à durée limitée sur voirie », comprenant un article L. 2333-87 ainsi rédigé :

« Art. L. 2333-87. - Sans préjudice de l'application de l'article L. 2512-14, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétents pour l'organisation des transports urbains, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts, peut établir sur des voies qu'il détermine une redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains s'il existe. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis conforme de cette dernière est requis hors agglomération.

« La délibération établit les tarifs applicables à chaque zone de stationnement payant.

« Le tarif peut être modulé en fonction de la durée du stationnement. Il peut prévoir également une tranche gratuite pour une durée déterminée. L'acte instituant la redevance peut prévoir une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers et notamment les résidents. »

#### Article 109

Il est inséré, après l'article 5 de la loi no 82-684 du 4 août 1982 relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains, un article 5-1 ainsi rédigé :

« Art. 5-1. - En dehors de la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports parisiens, toute personne physique ou morale, publique ou privée, employant un ou plusieurs salariés, peut prendre en charge tout ou partie du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés pour leurs déplacements au moyen de transports publics de voyageurs entre leur résidence et leur lieu de travail. »

#### Article 110

La deuxième phrase du premier alinéa de l'article 28-2 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigée :

« Les services de l'Etat de même que les régions et les départements, au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport et de gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à son élaboration. »

#### Section 2

##### Dispositions relatives à la coopération entre autorités organisatrices de transport

#### Article 111

Après l'article 30 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un chapitre III bis ainsi rédigé :

##### « Chapitre III BIS

##### « De la coopération entre les autorités organisatrices de transport

« Art. 30-1. - Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

de transport afin de coordonner les services qu'elles organisent, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et rechercher la création d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés.

« Ce syndicat mixte peut organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande. Il peut à ce titre assurer, en lieu et place de ses membres, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

« Il est régi par les articles L. 5721-2 et suivants du code général des collectivités territoriales.

« Art. 30-2. - Il peut être créé auprès de chaque syndicat mixte de transport institué par l'article 30-1 un comité des partenaires du transport public. Ce comité est notamment consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport proposées par le syndicat mixte. Son avis peut être requis par le syndicat mixte sur tout autre domaine relevant de la compétence de ce dernier.

« Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs.

« Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement. »

#### Article 112

I. - Après l'article L. 5722-6 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 5722-7 ainsi rédigé :

« Art. L. 5722-7. - Le syndicat mixte mentionné à l'article 30-1 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs peut prélever un versement destiné au financement des transports en commun dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement de ce versement sont identiques à celles prévues par les articles L. 2333-64 et suivants.

« Le taux de ce versement ne peut excéder 0,5 %. A l'intérieur d'un périmètre de transport urbain, ce taux est, le cas échéant, réduit de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué par l'autorité compétente au titre de l'article L. 2333-67 n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé au titre de ce même article dans un périmètre de transport urbain qui coïnciderait avec l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat.

II. - Dans le 1<sup>o</sup> de l'article L. 2333-64 du même code, les mots : « 20 000 habitants » sont remplacés par les mots : « 10 000 habitants ».

III. - Dans le deuxième alinéa de l'article L. 2333-67 du même code, le nombre : « 20 000 » est remplacé par le nombre : « 10 000 ».

#### Article 113

Après l'article 27 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sont insérés deux articles 27-1 et 27-2 ainsi rédigés :

« Art. 27-1. - L'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci met en place des outils d'aide aux décisions publiques et

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité à l'intérieur du périmètre de transports urbains ainsi que pour les déplacements vers ou depuis celui-ci. En particulier, elle établit un compte « déplacements » dont l'objet est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité ; elle met en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport. Elle met en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.

« Art. 27-2. - Il peut être créé auprès de chaque autorité compétente pour l'organisation des transports publics mentionnée à l'article 27-1 un comité des partenaires du transport public. Ce comité est consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport, le service d'information multimodale à l'intention des usagers proposés par cette autorité.

« Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs.

« Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement. »

[...]

#### Section 4

##### Mettre en oeuvre le droit au transport

#### Article 123

Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 % ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager.

#### Section 5

##### Dispositions relatives aux transports collectifs

##### d'intérêt régional

#### Article 124

Après l'article 21 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sont insérés deux articles 21-1 et 21-3 ainsi rédigés :

« Art. 21-1. - En sus des services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional au sens de l'article 29 de la présente loi, et sans préjudice des dispositions particulières prévues aux articles L. 4413-3 et L. 4424-26 du code général des collectivités territoriales, la région, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, est chargée, à compter du 1er janvier 2002, de l'organisation :

« - des services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;

« - des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires susvisés.

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

« A ce titre, la région décide, sur l'ensemble de son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'usager, en tenant compte du schéma national multimodal de services collectifs de transport de voyageurs et du schéma régional de transport, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements, de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat est le garant. Les régions exercent leurs compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, et notamment les modalités de détermination de la consistance des services transférés qui correspond aux services existants à la date du transfert. »

« Art. 21-3. - Il peut être créé auprès de chaque région en tant qu'autorité organisatrice des transports mentionnés à l'article 21-1 un comité régional des partenaires du transport public. Ce comité est consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport proposés par la région.

« Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales des transports collectifs, des associations d'usagers des transports collectifs, des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires.

« Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres, ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement. »

#### Article 125

Après l'article L. 1614-8 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 1614-8-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1614-8-1. - A compter du 1er janvier 2002, les charges transférées aux régions du fait du transfert de compétences prévu à l'article 21-1 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs sont compensées dans les conditions fixées par les articles L. 1614-1 à L. 1614-3, sous réserve des dispositions du présent article.

« La compensation du transfert de compétences mentionnée à l'alinéa précédent, prise en compte dans la dotation générale de décentralisation attribuée aux régions, est constituée :

« - du montant de la contribution pour l'exploitation des services transférés ;

« - du montant de la dotation complémentaire nécessaire au renouvellement du parc de matériel roulant affecté aux services transférés ;

« - du montant de la dotation correspondant à la compensation des tarifs sociaux mis en oeuvre à la demande de l'Etat.

« Pour l'année 2002, le montant de cette compensation est établi, pour ce qui concerne la part correspondant à la contribution pour l'exploitation des services transférés, sur la référence de l'année 2000. Le montant total de cette compensation est revalorisé en appliquant les taux de croissance de la dotation globale de fonctionnement fixés pour 2001 et 2002.

« Le montant de cette compensation est constaté pour chaque région, pour l'année 2002, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'intérieur, du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports après avis de la région.

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

« La part de la compensation correspondant à la contribution pour l'exploitation des services transférés donnera lieu à révision, au titre de la dotation de 2003, pour tenir compte des incidences sur les charges du service ferroviaire régional, des nouvelles règles comptables mises en oeuvre par la Société nationale des chemins de fer français. Cette révision s'effectue sur la base des services de l'année 2000 et sera constatée sous la forme définie à l'alinéa précédent.

« Toute disposition législative ou réglementaire ayant une incidence financière sur les charges transférées en application de l'article 21-1 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée donne lieu à révision dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3. Cette révision a pour objet de compenser intégralement la charge supplémentaire pour la région résultant de ces dispositions.

« Toute modification des tarifs sociaux décidée par l'Etat, entraînant une charge nouvelle pour les régions, donne lieu à une révision, à due proportion, du montant de la contribution visée au troisième alinéa.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »

#### Article 126

Après l'article 21 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un article 21-2 ainsi rédigé :

« Art. 21-2. - Dans le cadre des règles de sécurité fixées par l'Etat et pour garantir le développement équilibré des transports ferroviaires et l'égalité d'accès au service public, la Société nationale des chemins de fer français assure la cohérence d'ensemble des services ferroviaires intérieurs sur le réseau ferré national. »

#### Article 127

Les modifications des services d'intérêt national, liées à la mise en service d'une infrastructure nouvelle ou consécutives à une opération de modernisation approuvée par l'Etat et qui rendent nécessaire une recomposition de l'offre des services régionaux de voyageurs, donnent lieu à une révision de la compensation versée par l'Etat au titre du transfert de compétences dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

#### Article 128

L'Etat contribue à l'effort de modernisation des gares à vocation régionale dans le cadre d'un programme d'investissements d'une durée de cinq ans à compter de la date du transfert de compétences.

#### Article 129

Après l'article 21 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un article 21-4 ainsi rédigé :

« Art. 21-4. - Une convention passée entre la région et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.

« Le ministre chargé des transports tranche les litiges relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires.

« Un décret en Conseil d'Etat précise le contenu de la convention, les modalités de règlement des litiges entre les régions et la Société nationale des chemins de fer français, ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre chargé des transports tranche les différends relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires. »

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

#### Article 130

Il est inséré, après l'article L. 1612-15 du code général des collectivités territoriales, un article L. 1612-15-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1612-15-1. - En cas d'absence de convention visée à l'article 21-4 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, le préfet de région peut mettre en oeuvre, dans les conditions de l'article L. 1612-15, une procédure d'inscription d'office au budget de la région, au bénéfice de la Société nationale des chemins de fer français dans la limite de la part de la compensation visée au quatrième alinéa de l'article L. 1614-8-1. »

#### Article 131

Pour permettre aux régions d'assurer leurs responsabilités dans le maintien de la pérennité du service public de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional, l'Etat et Réseau ferré de France les informent de tout projet de modification de la consistance ou des caractéristiques du réseau ferré national dans leur ressort territorial, de tout projet de réalisation d'une nouvelle infrastructure, de modification, d'adaptation de l'infrastructure existante ainsi que de tout changement dans les conditions d'exploitation du réseau ferré national dans leur ressort territorial.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article.

#### Article 132

Tout projet de modification des modalités de fixation des redevances d'infrastructures ferroviaires au sens de l'article 13 de la loi no 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » doit faire l'objet d'une consultation et d'un avis de la ou des régions concernées.

#### Article 133

Il est inséré, après l'article 21 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, un article 21-5 ainsi rédigé :

« Art. 21-5. - Lorsqu'une liaison se prolonge au-delà du ressort territorial de la région, celle-ci peut passer une convention avec une région limitrophe, ou avec le Syndicat des transport d'Ile-de-France, pour l'organisation des services définis à l'article 21-1.

« La mise en oeuvre de ces services fait l'objet d'une convention d'exploitation particulière entre l'une ou les deux autorités compétentes mentionnées à l'alinéa précédent et la Société nationale des chemins de fer français, sans préjudice des responsabilités que l'Etat lui a confiées pour l'organisation des services d'intérêt national.

« La région peut, le cas échéant, conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un Etat voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de voyageurs dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur. A défaut d'autorité organisatrice de transport dans la région limitrophe de l'Etat voisin, la région peut demander à la Société nationale des chemins de fer français de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'Etat voisin pour l'organisation de tels services transfrontaliers. »

#### Article 134

I. - Avant le dernier alinéa de l'article L. 4332-5 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« A compter du 1er janvier 2002, les dépenses réalisées en application des dispositions prévues à l'article 21-1 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs n'entrent pas dans l'assiette du prélèvement, à due concurrence, de

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

la compensation forfaitaire des charges transférées. »

II. - Les dispositions du cinquième alinéa de l'article L. 4332-5 du même code sont abrogées à compter du 1er janvier 2004.

#### Article 135

L'article 22 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigé :

« Art. 22. - L'organisation des transports ferroviaires inscrits au plan régional des transports, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, fait l'objet de conventions passées entre la région et la Société nationale des chemins de fer français.

« La région est consultée sur les modifications de la consistance des services assurés dans son ressort territorial par la Société nationale des chemins de fer français, autres que les services d'intérêt régional au sens de l'article 21-1.

« Il peut être créé des comités de ligne, composés de représentants de la Société nationale des chemins de fer français, d'usagers, de salariés de la Société nationale des chemins de fer français et d'élus des collectivités territoriales pour examiner la définition des services ainsi que tout sujet concourant à leur qualité.

« Toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire par un service de transport d'intérêt national ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service national ou international est soumise pour avis aux départements et communes concernés.

« Toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire par un service régional de voyageurs ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service régional de voyageurs est soumise pour avis aux départements et aux communes concernés. »

#### Article 136

L'article 16 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est complétée par un alinéa ainsi rédigé :

« Les comités départementaux et régionaux des transports sont consultés sur l'organisation des transports ferroviaires inscrits au plan régional des transports. »

#### Article 137

Il est créé, auprès du ministre chargé des transports, un comité national de suivi de la décentralisation des services voyageurs d'intérêt régional. Ce comité est consulté sur l'ensemble des questions liées au transfert de compétences prévu à l'article 124. Il est composé de représentants des régions, de l'Etat, de Réseau ferré de France et de la Société nationale des chemins de fer français.

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article.

#### Article 138

Les dispositions du premier alinéa de l'article 22 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée sont abrogées à compter du 1er janvier 2002.

#### Article 139

Cinq ans après la date du transfert de compétences visée à l'article 21-1 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, le Gouvernement déposera un rapport au Parlement portant bilan de ce transfert de compétences établi sur la base d'une évaluation conjointe diligentée par l'Etat et les régions.

Ce bilan portera notamment sur l'évolution quantitative et qualitative des services

## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

ainsi que leur financement, les relations entre les régions et la Société nationale des chemins de fer français, le développement de l'intermodalité, la tarification et le maintien de la cohérence du système ferroviaire.

[...]

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 13 décembre 2000.

Jacques Chirac

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,  
Lionel Jospin

Le ministre de l'économie,  
des finances et de l'industrie,  
Laurent Fabius

La ministre de l'emploi et de la solidarité,  
Elisabeth Guigou

La garde des sceaux, ministre de la justice,  
Marylise Lebranchu

Le ministre de l'intérieur,  
Daniel Vaillant

Le ministre de l'éducation nationale,  
Jack Lang

Le ministre de la défense,  
Alain Richard

Le ministre de l'équipement,  
des transports et du logement,  
Jean-Claude Gayssot

La ministre de la culture  
et de la communication,  
Catherine Tasca

La ministre de l'aménagement du territoire  
et de l'environnement,  
Dominique Voynet



## ANNEXES

### Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs

Le ministre des relations avec le Parlement,  
Jean-Jack Queyranne

Le ministre de la fonction publique  
et de la réforme de l'Etat,  
Michel Sapin

Le ministre délégué à la ville,  
Claude Bartolone

Le secrétaire d'Etat à l'outre-mer,  
Christian Paul

La secrétaire d'Etat à la santé  
et aux handicapés,  
Dominique Gillot

Le secrétaire d'Etat au logement,  
Louis Besson

La secrétaire d'Etat au budget,  
Florence Parly

Le secrétaire d'Etat  
aux petites et moyennes entreprises,  
au commerce, à l'artisanat  
et à la consommation,  
François Patriat

Le secrétaire d'Etat à l'industrie,  
Christian Pierret

## Annexe III : Statistiques nationales concernant le secteur des transports collectifs

## ANNEXES

### Annexe III : Statistiques nationales concernant le secteur des transports collectifs

**Tableau 1 : Nombre de voyageurs transportés par les transports collectifs**

Ensemble du transport par autocars (France métropolitaine)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Transport régulier en charge	866,3	894,7	851,7	919,5	898,5	875,7	878,2	953,6	945,6
Transport régulier interurbain ordinaire (1)	429,2	447,2	410,8	468	429,1	432,3	474,2	500,2	493,5
Transport scolaire	355,3	358,1	369,2	378,1	390,9	373,3	348	400,3	405,0
Transport de personnel	81,9	89,4	71,7	73,5	78,6	70,1	56	53,1	47,1
Transport occasionnel en charge	263,5	249,1	253,7	250,1	254	270,3	246,1	272,7	278,5
Transport occasionnel interurbain	152,4	148,9	163	149	151,7	169,5	158,4	174,0	164,4
- Excursions (d'une journée)	117,6	117,2	129,9	118,5	125	142	130,6	146,5	136,9
- Voyages (de plus d'une journée)	34,9	31,7	33	30,5	26,7	27,7	27,8	27,5	27,5
Autre transport occasionnel (2)	111,1	100,2	91	101,1	102,3	100,9	87,7	98,7	114,1
<b>Total</b>	<b>1 129,90</b>	<b>1 143,70</b>	<b>1 105,40</b>	<b>1 169,60</b>	<b>1 152,50</b>	<b>1 146,10</b>	<b>1 124,30</b>	<b>1 226,3</b>	<b>1 224,1</b>

MTETM/SESP, Transport routier de voyageurs en 2005

En millions de voyageurs

(1) Y compris transport régulier à la demande et transport régulier international.

(2) Transport périscolaire et transport de clientèle.

**Tableau 2 : Rapport voyageur-kilomètres rapportés à des trajets complets)  
réalisés par les autocars (4)**

Ensemble du transport par autocars (France métropolitaine)	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	2 005
Transport régulier en charge	22 364	23 133	22 184	24 025	23 345	22 313	22 462	23 817	23 230
Transport régulier interurbain ordinaire (1) (2)	11 743	12 356	11 748	13 182	12 463	12 164	13 129	13 582	13 242
Transport scolaire (2)	7 940	7 887	8 121	8 473	8 418	8 067	7 486	8 513	8 500
Transport de personnel	2 681	2 890	2 315	2 370	2 464	2 083	1 847	1 722	1 488
Transport occasionnel en charge	19 989	18 639	18 686	18 344	17 221	18 372	18 635	18 655	19 338
Transport occasionnel interurbain	18 221	17 200	17 334	16 740	15 887	16 872	17 331	17 285	17 794
- Excursions (d'une journée)	9 828	8 722	9 224	8 382	9 046	9 561	9 873	10 216	10 053
- Voyages (de plus d'une journée)	8 393	8 478	8 110	8 358	6 841	7 311	7 458	7 069	7 742
Autre transport occasionnel (3)	1 768	1 439	1 352	1 604	1 334	1 500	1 304	1 370	1 544
<b>Total</b>	<b>42 353</b>	<b>41 772</b>	<b>40 871</b>	<b>42 369</b>	<b>40 566</b>	<b>40 685</b>	<b>41 097</b>	<b>42 472</b>	<b>42 568</b>

En millions

MTETM/SESP, Transport routier de voyageurs 2005

(1) Y compris transport régulier à la demande et transport régulier international.

(2) Le partage entre transport régulier ordinaire et transport scolaire a subi une rupture de série entre 1996 et 1997, c'est-à-dire reclassement, à partir de 1997, en transport régulier ordinaire des lignes régulières créées à titre principal pour le ramassage scolaire antérieurement classées en transport scolaire.

(3) Transport périscolaire et transport de clientèle.

(4) Ces estimations correspondent au produit du nombre de voyageurs transportés par la longueur totale du trajet effectué par le véhicule qu'ils ont emprunté. On estime généralement que, dans le transport occasionnel, un voyageur effectue la totalité du trajet tandis que, dans le transport régulier, un trajet moyen correspond à 75% du trajet complet.

## ANNEXES

### Annexe III : Statistiques nationales concernant le secteur des transports collectifs

**Tableau 3 : Répartition des autocars utilisés  
selon l'utilisation principale du véhicule**

Utilisation principale du véhicule	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Transport routier régulier ordinaire (1)	13 011	13 619	12 596	14 184	13 062	13 197	13 430	13 112	14 568
Transport scolaire	11 760	11 643	12 390	12 168	12 869	11 995	11 596	12 541	13 293
Transport de personnel	3 361	3 258	2 743	2 713	3 024	2 859	2 287	2 172	1 796
Transport occasionnel	14 213	12 893	13 090	13 230	13 360	13 502	13 687	14 211	13 282
Indéterminé	41	85	77	89	175	63	142	126	163
<b>TOTAL</b>	<b>42 386</b>	<b>41 498</b>	<b>40 896</b>	<b>42 384</b>	<b>42 490</b>	<b>41 616</b>	<b>41 142</b>	<b>42 162</b>	<b>43 102</b>

En nombre de véhicules

MTETM/SESP, Transport routier de voyageurs 2005

(1) Y compris transport régulier à la demande et transport régulier international.

**Tableau 4 : Kilométrage parcouru par les autocars**

Ensemble du transport par autocars (France métropolitaine)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Transport régulier en charge	751,8	779,8	773,6	819,9	801,9	763,6	753,2	773,4	795,1
Transport régulier interurbain ordinaire (1)	430,6	454,6	447,6	483	461,8	450,3	455,8	465,8	491,1
Transport scolaire	221,2	225,4	237,7	248,8	246,7	232	227,1	242,4	244,7
Transport de personnel	100	99,9	88,3	88	93,3	81,3	70,4	65,2	59,3
Transport occasionnel en charge	525,5	496,8	494	485	462,8	478,7	491,3	489,9	497,8
Transport occasionnel interurbain	453	430	432,7	411,6	405,2	419,6	435	435,1	441,1
- Excursions (d'une journée)	255,7	226,1	242,5	219,8	239,3	247	258,8	271,0	255,8
- Voyages (de plus d'une journée)	197,2	203,9	190,2	191,8	166	172,5	176,2	164,1	185,3
Autre transport occasionnel (2)	72,6	66,9	61,3	73,4	57,5	59,1	56,4	54,8	56,7
<b>Kilométrage en charge</b>	<b>1 277,30</b>	<b>1 276,60</b>	<b>1 267,60</b>	<b>1 304,90</b>	<b>1 264,70</b>	<b>1 242,30</b>	<b>1 244,6</b>	<b>1 263,3</b>	<b>1 292,9</b>
<b>Kilométrage à vide</b>	<b>312,8</b>	<b>309,2</b>	<b>295,3</b>	<b>327,3</b>	<b>323,1</b>	<b>322,5</b>	<b>325,7</b>	<b>336,2</b>	<b>354,2</b>
<b>Kilométrage total</b>	<b>1 590,10</b>	<b>1 585,80</b>	<b>1 562,90</b>	<b>1 632,10</b>	<b>1 587,80</b>	<b>1 564,80</b>	<b>1 570,2</b>	<b>1 599,5</b>	<b>1 647,1</b>

En millions de kilomètres

MTETM/SESP, Transport routier de voyageurs 2005

(1) Y compris transport régulier à la demande et transport régulier international.

(2) Transport périscolaire et transport de clientèle.

## ANNEXES

### Annexe III : Statistiques nationales concernant le secteur des transports collectifs

**Tableau 5 : Répartition des voyageurs-kilomètres  
(rapportés à des trajets complets) réalisés par les autocars en 2005  
selon la région du centre d'exploitation et la nature du service**

Région du centre d'exploitation	Nature de service déclarée				TOTAL
	Transport régulier ordinaire (1)	Transport scolaire	Transport de personnel	Transport occasionnel	
11 - Ile-de-France	2 183	301	153	2 157	4 794
21 - Champagne-Ardenne	271	315	5	477	1 068
22 - Picardie	642	438	14	519	1 612
23 - Haute-Normandie	522	263	133	507	1 424
24 - Centre	496	447	28	647	1 617
25 - Basse-Normandie	245	261	41	321	868
26 - Bourgogne	280	379	45	705	1 409
31 - Nord-Pas-de-Calais	760	281	132	1 346	2 520
41 - Lorraine	676	474	147	755	2 053
42 - Alsace	401	145	237	875	1 658
43 - Franche-Comté	371	228	77	505	1 181
52 - Pays de la Loire	764	724	91	1 162	2 741
53 - Bretagne	577	620	74	1 099	2 369
54 - Poitou-Charentes	466	389	4	623	1 482
72 - Aquitaine	446	656	52	969	2 122
73 - Midi-Pyrénées	403	526	33	1 210	2 172
74 - Limousin	176	163	13	468	820
82 - Rhône-Alpes	1 389	789	113	1 910	4 201
83 - Auvergne	277	279	24	366	946
91 - Languedoc-Roussillon	649	336	8	771	1 764
93 et 94 - Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse	1 256	484	60	1 948	3 748
<b>TOTAL PROVINCE</b>	<b>11 065</b>	<b>8 198</b>	<b>1 330</b>	<b>17 182</b>	<b>37 775</b>
<b>TOTAL France métro</b>	<b>13 248</b>	<b>8 500</b>	<b>1 483</b>	<b>19 339</b>	<b>42 568</b>

En millions

MTETM/SESP, Transport routier de voyageurs 2005

(1) Y compris transport régulier à la demande et transport régulier international.

# ANNEXES

## Annexe III : Statistiques nationales concernant le secteur des transports collectifs

**Tableau 6 : Transports en commun de voyageurs**

	SNCF (ensemble du trafic)	RATP	Transports par autobus et autocars (hors RATP)
1980	54,7	9,6	36,0
1981	55,7	9,8	36,5
1982	57,0	10,3	37,2
1983	58,6	10,5	37,0
1984	60,4	10,7	38,2
1985	61,9	10,8	34,9
1986	59,9	10,7	37,3
1987	60,0	10,8	40,0
1988	62,9	10,9	39,7
1989	64,2	11,5	38,0
1990	63,7	11,6	39,1
1991	62,3	11,5	40,8
1992	62,2	11,7	39,6
1993	58,6	11,6	39,8
1994	58,9	11,6	40,5
1995	55,6	10,3	39,6
1996	59,8	11,1	40,2
1997	61,8	11,3	39,7
1998	64,5	11,7	40,0
1999	66,6	12,1	39,1
2000	69,9	12,7	40,4
2001	71,5	12,9	38,7
2002	73,5	13,0	39,5
2003	71,7	13,3	40,0
2004	74,3	14,2	41,2
2005	76,5	14,4	41,1
2006		14,7	42,1

En milliard de voyageurs-kilomètres

Sources : SNCF, RATP, MEEDDAT/SESP

## Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

## ANNEXES

Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

### ***Document n°IV-1 : Trafic des chemins de fer du Finistère entre 1903 et 1912***

Années	Longueur moyenne exploitée	Recettes brutes voyageurs, y compris bagages, chiens, messagerie	Effectif de matériel	Nombre de voyageurs transportés d'après les billets de toute nature
1903	100	333.370	41	428.170
1904	127	378.558	49	482.399
1905	127	413.739	49	506.772
1906	127	436.632	49	535.002
1907	142	478.803	59	602.424
1908	142	522.686	63	666.527
1909	142	542.445	69	685.761
1910	142	569.357	69	718.474
1911	142	609.622	69	774.202
1912	142	614.673	70	783.111



## ANNEXES

Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

### **Document n°IV-2 : Evolution du trafic ferroviaire par Origine-Destination du Transport Express Régional (TER) 2005-2008**

Evolution du trafic ferroviaire par O-D du Transport Express Régional (TER) 2005-2010

Liste des OD suivies Relation (Origine <=> Destination)	Nombre de voyages en TER pur			
	2005	2006	2007	2008
<b>Axe Nord : Brest - Morlaix - Guingamp - Saint-Brieuc - Lamballe – Rennes</b>				
Brest - Landerneau	273 810	311 546	342 611	418 154
Brest - Morlaix	64 823	74 396	86 686	102 073
Brest - Saint-Brieuc	13 858	16 216	18 220	19 073
Brest - Rennes	37 948	43 468	54 565	62 415
Morlaix - Saint-Brieuc	12 402	15 482	17 741	19 397
Morlaix - Rennes	14 718	17 408	20 137	22 728
Guingamp - Rennes	27 100	29 544	33 948	37 749
Saint-Brieuc - Lamballe	125 607	132 026	129 758	142 567
Saint-Brieuc - Rennes	164 290	177 399	187 375	205 619
Lamballe - Rennes	60 403	62 693	81 037	91 343
<b>Axe Sud : Quimper - Lorient - Auray - Vannes - Redon – Rennes</b>				
Quimper - Lorient	46 231	51 219	52 283	65 899
Quimper - Vannes	12 325	15 444	20 117	19 142
Quimper - Rennes	20 111	28 686	33 426	37 597
Lorient - Vannes	127 475	131 480	143 838	171 795
Lorient - Redon	9 391	10 463	11 518	12 598
Lorient - Rennes	31 505	41 275	45 646	52 138
Auray - Rennes	22 696	27 750	30 929	34 172
Vannes - Redon	31 058	32 906	36 638	43 707
Vannes - Rennes	80 844	102 783	112 849	123 341
Redon - Rennes	149 003	159 313	174 085	199 242
<b>Rennes - Dol-de-Bretagne - Saint-Malo – Dinan</b>				
Rennes - Dol-de-Bretagne	88 872	93 244	98 529	109 068
Rennes - Saint-Malo *	243 153	233 575	247 426	273 938
Rennes - Dinan	11 706	8 376	6 000	5 557
Dol-de-Bretagne - Saint-Malo	87 151	81 734	84 675	97 514
Dol-de-Bretagne - Dinan	13 396	12 133	10 302	12 428
St Malo-Dinan	1 910	1 383	1 686	1 342
<b>Périurbain de Rennes</b>				
Rennes - Bruz	23 200	26 323	30 598	34 722
Rennes-Chateaubourg	106 466	117 164	139 861	174 514
Rennes - Janzé	121 973	125 061	115 682	127 174
Rennes - Messac	125 864	138 650	146 855	168 969
Rennes - Montauban-de-Bretagne	90 906	80 695	88 825	110 051
Rennes - Montfort	146 247	166 575	172 266	211 444
Rennes - Montreuil-sur-Ille	70 581	75 578	90 811	114 417
Rennes - Retiers	25 286	26 502	29 675	35 332
Rennes - Vitré	228 761	257 366	278 115	307 410

## ANNEXES

### Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

<b>Brest-Quimper</b>	57 913	62 046	65 437	72 883
<b>Nantes-Rennes</b>	155 871	165 069	182 334	201 433
<b>Total OD suivies</b>	2 924 854	3 152 971	3 422 484	3 938 945

**Source :** SNCF données de vente Aristote

*Le périmètre : TER uniquement, OD pure uniquement, c'est à dire hors correspondance amont et aval*

*Remarques : les OD de l'axe Sud s'entendent trafic (TER+Corail sans réservation). La source Aristote ne permettant pas d'isoler le trafic Corail sans réservation.*

*\* Mise en service du TGV Rennes - Saint-Malo le 11/12/05*

### **Document n°IV.3 : Modes de transports utilisés par les actifs ayant un emploi lors de leur navette domicile – travail suivant le département de domicile en 2006**

en nombre d'actifs	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne
Pas de transport	14 272	18 064	21 737	16 196	70 269
Marche à pied	15 146	22 466	27 454	17 366	82 432
Deux-roues	7 203	10 262	17 581	9 645	44 691
Voiture, camion, fourgonette	182 602	288 268	311 953	226 963	1 009 786
Transports en commun	4 973	14 925	34 505	9 755	64 158
Ensemble	224 197	353 985	413 229	279 925	1 271 336

*Source : INSEE RP 2006*

en %	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne
Pas de transport	6,4%	5,1%	5,3%	5,8%	5,5%
Marche à pied	6,8%	6,3%	6,6%	6,2%	6,5%
Deux-roues	3,2%	2,9%	4,3%	3,4%	3,5%
Voiture, camion, fourgonette	81,4%	81,4%	75,5%	81,1%	79,4%
Transports en commun	2,2%	4,2%	8,4%	3,5%	5,0%
Ensemble	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

*Source : INSEE RP 2006*

## ANNEXES

Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

### Document IV-4 : Les lignes de train en Bretagne avant le Plan Freycinet de 1878



### Document IV-5 : Le réseau de chemins de fer en Bretagne après la construction des lignes inscrites au Plan Freycinet





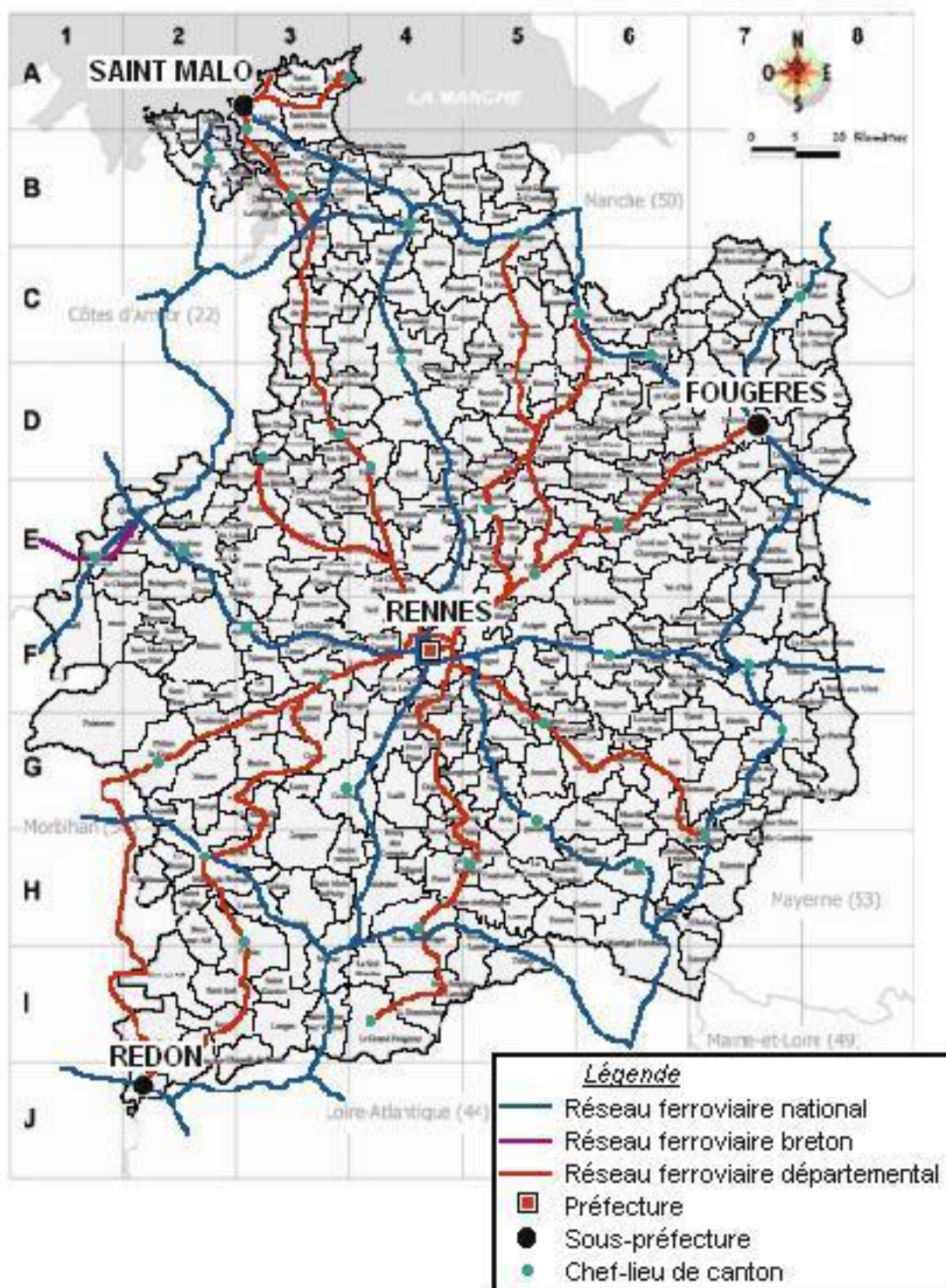
**Document IV-6 : Le réseau de transports collectifs du Morbihan en 1922**



## ANNEXES

Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

### ***Document n° IV-7 : Les réseaux de transports d'Ille-et-Vilaine à leur apogée (1935)***

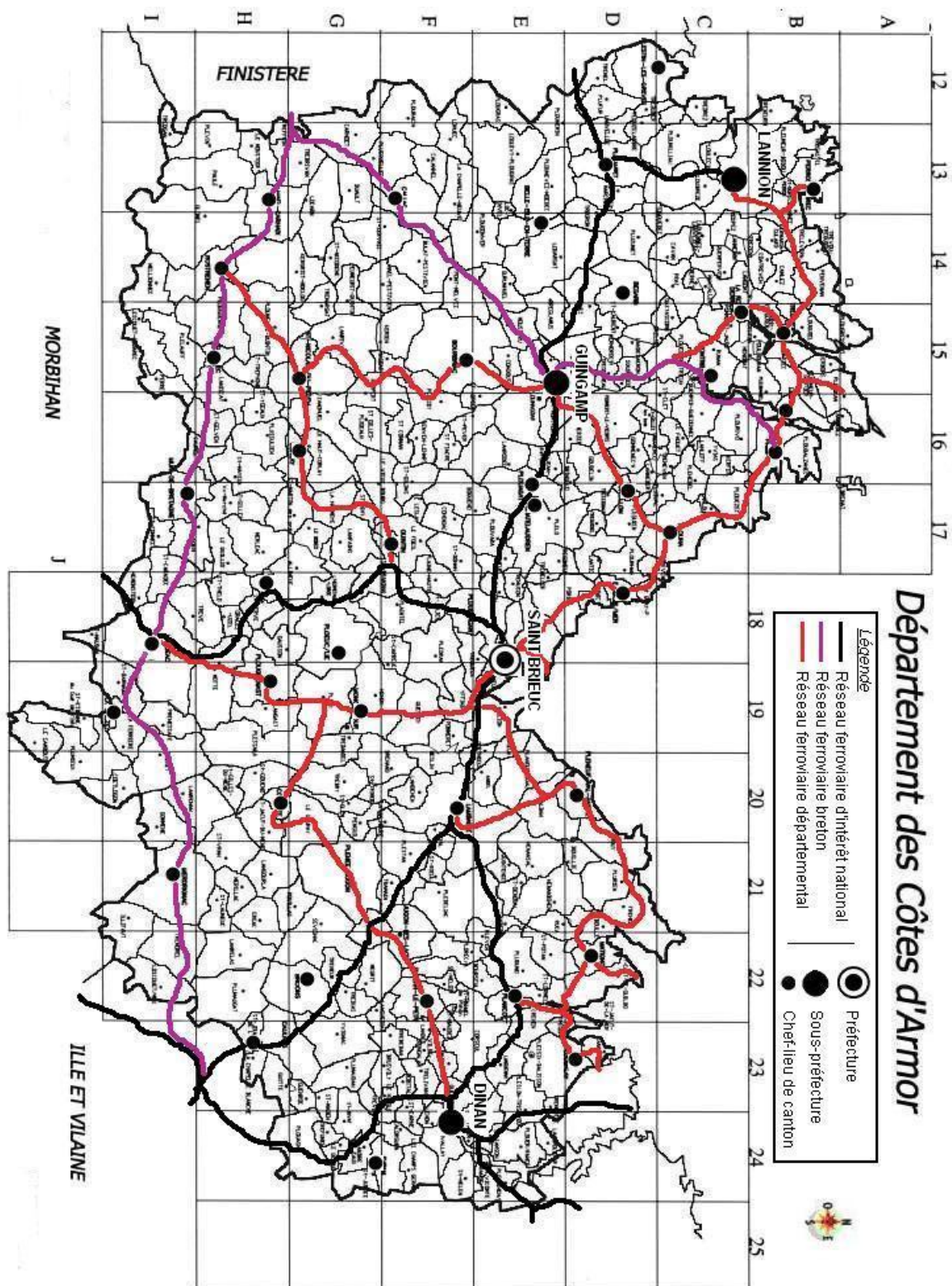




## ANNEXES

Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

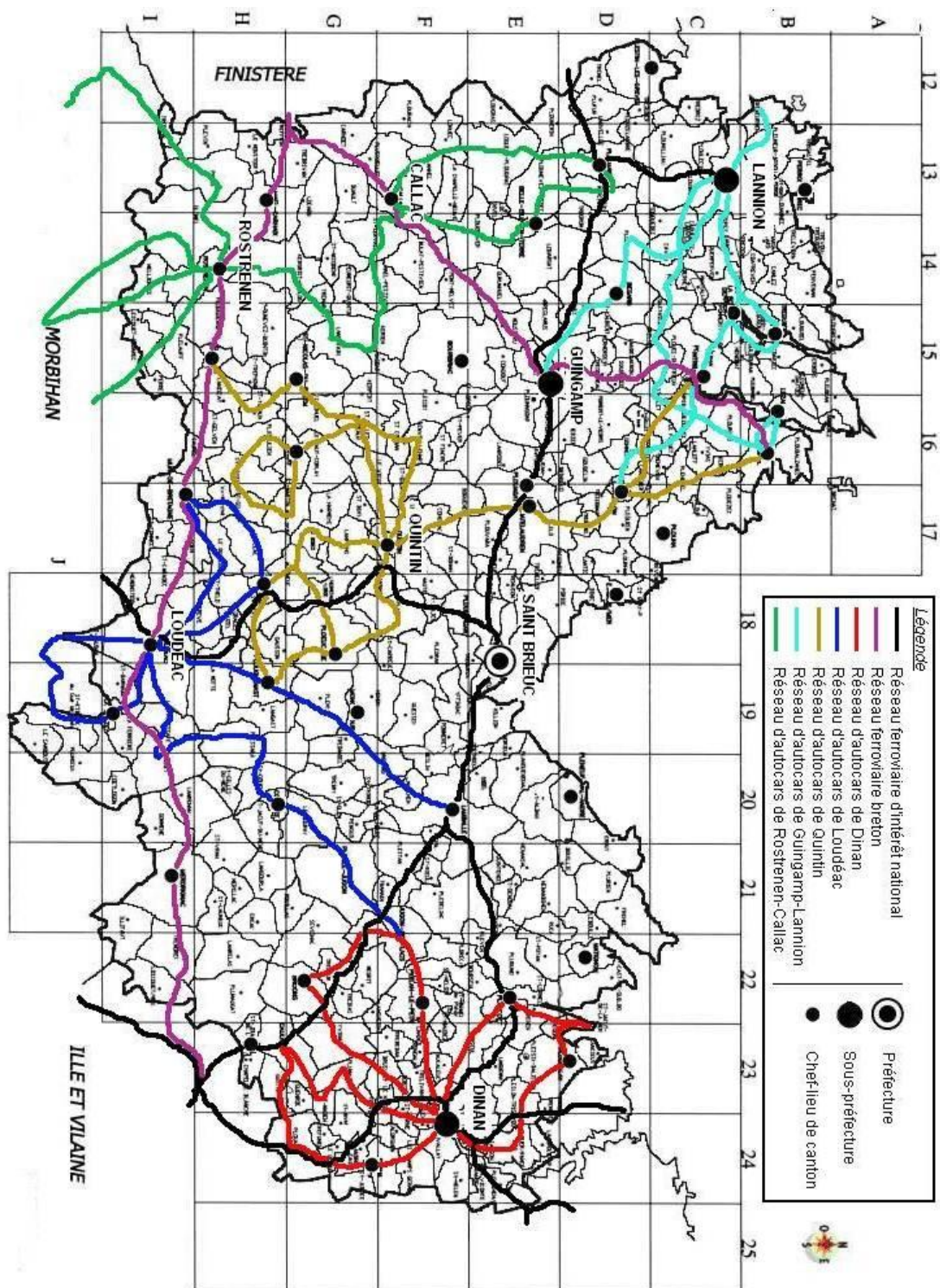
### **Document IV-8 : Les réseaux de chemins de fer dans les Côtes d'Armor en 1936**



## ANNEXES

Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

### **Document n°IV-9 : Le projet de réseau d'autocars dans les Côtes d'Armor en 1936**

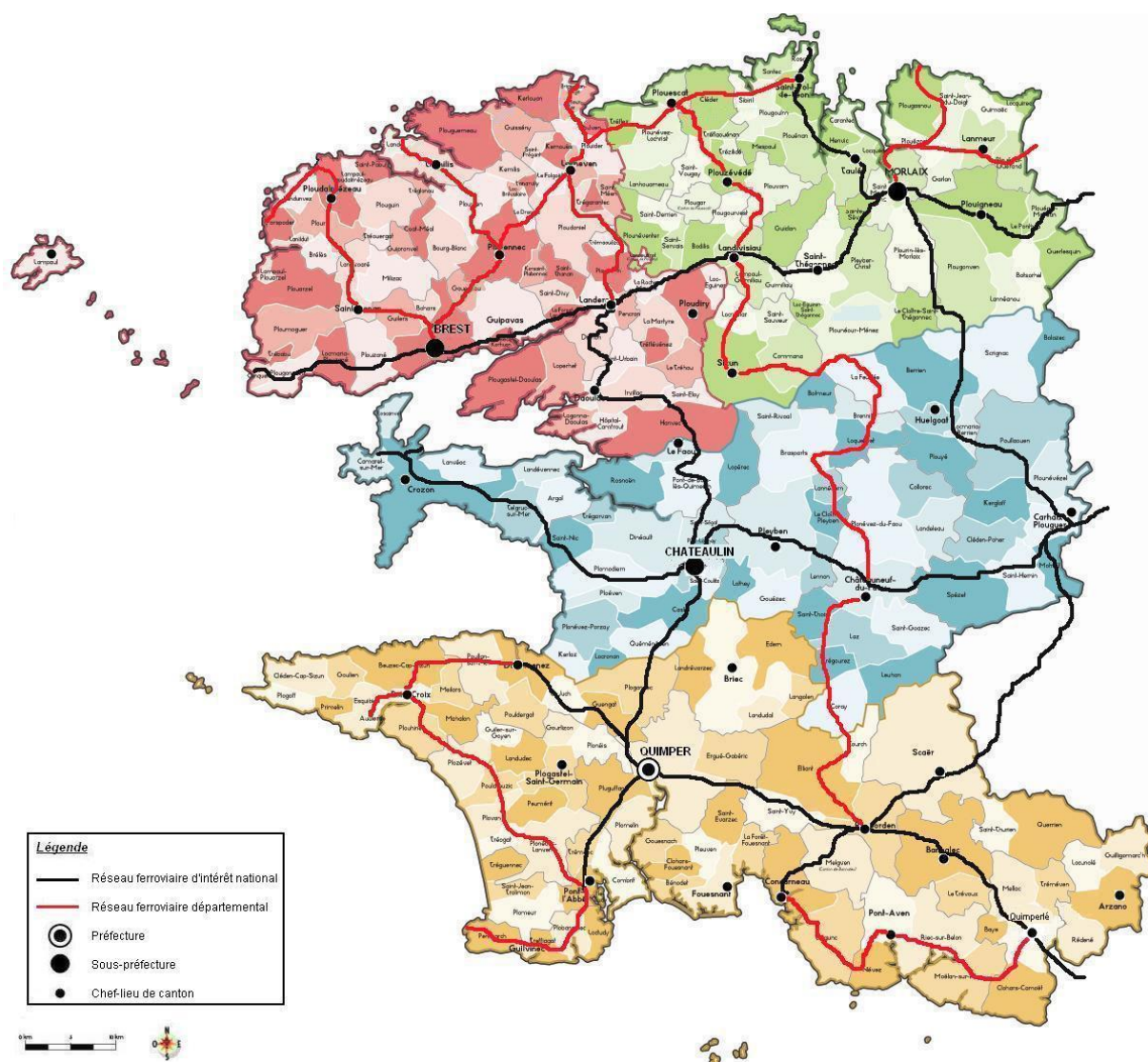




## ANNEXES

Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

### ***Document IV-10 : Les lignes d'intérêts national et local dans le Finistère à leur apogée***

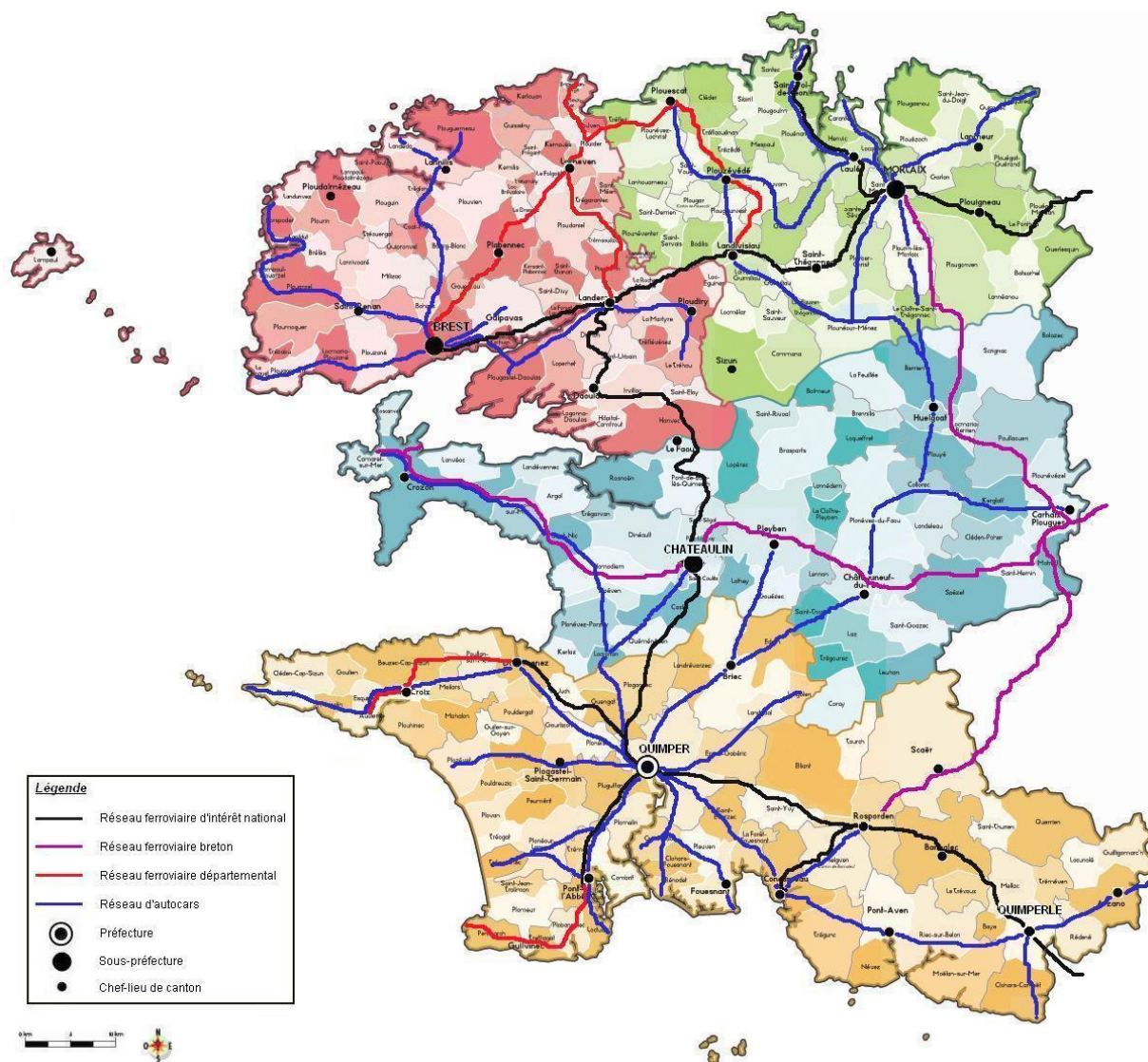




## ANNEXES

Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

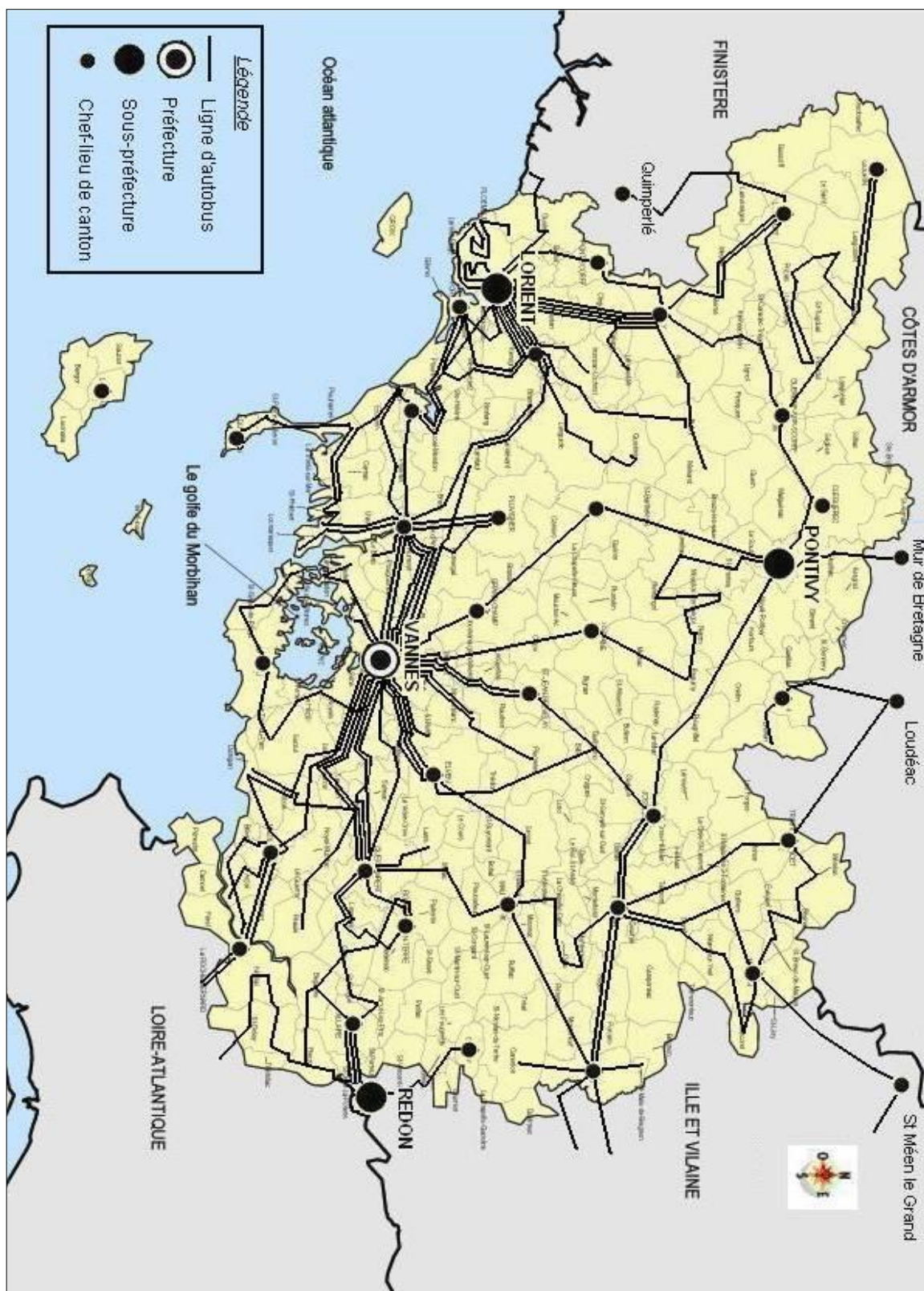
### ***Document n°IV-11 : Les transports collectifs dans le Finistère en 1938***



## ANNEXES

Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

### **Document n°IV-12 : Les lignes d'autocars du Morbihan en 1980**





***Document n°IV-13 : Les transports collectifs en Bretagne de juillet à août 2006***



***Document n°IV-14 : Infrastructures de transports en Bretagne au 1<sup>er</sup> janvier 2008***



## ANNEXES

Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

### ***Document IV-15 : Identité visuelle des réseaux départementaux de transports et logotypes des Conseils généraux en 2008***





## ANNEXES

Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication)

### ***Document IV-16 : Habillage des autocars départementaux en Bretagne en 2008***



# Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

***Document n°V-1 : Discours de Jean-Yves Le Drian, Président du Conseil régional de Bretagne, aux Premières Assises Régionales des Territoires de Bretagne, 27 novembre 2004***

**ASSISES REGIONALES DES TERRITOIRES DE BRETAGNE**

**Discours de Jean-Yves LE DRIAN,  
Président du Conseil Régional de Bretagne**

---

Je voudrais tout d'abord, chers amis, Madame la Préfète et chers collègues, remercier le Maire de Morlaix Michel LE GOFF de son accueil dans ce lieu bien approprié. Je voudrais remercier tout particulièrement Marylise LEBRANCHU, à la fois de ce qu'elle a déjà fait, de ce qu'elle va faire demain pour donner suite à ces travaux et surtout de son enthousiasme pour la Bretagne. Certes nous le partageons ensemble mais elle nous donne en plus le « peps » et je voulais saluer toute son action. Je voudrais aussi dire au Président MORVAN que nous avons apprécié les uns et les autres ce matin sa « perspective », à la fois nous ramenant dans nos racines et nous projetant en 2015 à Ploumadec (si je me souviens bien), décrivant ainsi notre propre histoire. Je voudrais également redire à Madame MALGORN que nous avons le plaisir de l'avoir toute la journée avec nous et remercier aussi l'ensemble de ceux qui ont préparé techniquement cette rencontre ; et puis vous remercier vous tous, qui n'avez pas craint de prendre une journée entière pour parler de l'avenir de notre région car elle le mérite. Je dois vous dire que mon premier sentiment au terme de cette journée, c'est tout simplement que cela fait quand même du bien d'être ensemble, dans notre diversité, dans votre diversité et c'est parce que l'on est bien ensemble que l'on peut projeter ensemble et que c'est comme cela que l'on pourra réussir.

Il est vrai que cette journée est organisée à la fois sur la prévision vers le long terme mais que nous avons été également interpellés par le court terme. Pour ma part, j'ai passé une partie de l'après-midi (et je m'en excuse) à parler de Carhaix, de la RN 164, sujets tout à fait d'actualité, mais ce n'est pas parce que l'on travaille sur le long terme qu'il ne faut pas assumer nos responsabilités sur le court terme. A cet égard, je voudrais dire très clairement que la « Bataille de Carhaix », c'est la bataille de la Bretagne. Car si l'on commence à parler d'aménagement du territoire ici pour 2015 et que l'on ne fait rien en même temps sur la fermeture à terme la Gare de Carhaix, cela pose alors un problème. Il y a donc parfois un lien entre l'immédiat, le lendemain et la prévision à long terme et cette journée était symbolique de ces conjonctions de préoccupations entre l'immédiat et l'horizon 2015.

Je crois qu'elle nous a montré aussi la vitalité et la détermination des Bretonnes et des Bretons, et de ce côté-là, nous sommes sans doute un peu particuliers. Quelqu'un le disait ce matin, la Bretagne n'est pas une région comme les autres. Il est vrai que pour ces questions qui concernent notre avenir et celui des générations futures, nous sommes capables de réactivité, nous sommes capables d'anticiper, nous sommes capables d'imaginer, nous sommes capables de dépasser certains conflits et nous sommes capables aussi de constater ensemble les conflits s'il y en a.

Ceci étant, cette rencontre, ce n'est pas un forum, ce n'est pas un *happening*, ce n'est pas une « grand' messe » (j'ai essayé de décliner en fonction de différentes



## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

philosophies d'appréciation de la vie comment chacun pouvait éventuellement l'interpréter) mais c'est un point de départ. C'est un point de départ autour d'une méthode et un point de départ dont je souhaite qu'il fasse référence et s'appuie sur ce qu'ont réussi certains de nos anciens, dans l'esprit du CELIB des années 50/60.

Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas se proclamer collectivement comme héritiers de cette démarche-là, qui était une démarche très ouverte. Je me souviens avoir lu comment les promoteurs du CELIB à ce moment-là ont défendu le pouvoir d'achat du SMIC en Bretagne : c'était donc une démarche très ouverte.

Il y a eu cet enjeu, à une période où les défis qui étaient devant la Bretagne étaient gigantesques. Ils ont su les relever et grâce à leur action, la Bretagne a beaucoup gagné, beaucoup reçu aussi mais beaucoup combattu par ailleurs pour aboutir à ce que l'on a appelé le « miracle » (selon que l'on se réfère à la « grand'messe » tout à l'heure, on dirait effectivement le miracle), ce que l'on a appelé pour d'autres le « modèle », en tout cas ce qui a été la force de notre région pendant un cycle de développement.

Le problème, c'est que nous sommes à la fin d'un cycle et qu'il faut donc aborder les échéances qui viennent et les nouveaux défis dans le même esprit que celui qu'avaient nos prédécesseurs antérieurement.

Nous sommes à la fin d'un cycle d'abord parce que nous sommes dans un dispositif européen, ensuite parce que la globalisation est là, ensuite parce que nous sommes en train de passer dans la société de la connaissance (Yves MORVAN le disait ce matin avec beaucoup de qualité), ensuite parce que nous sommes dans une phase où la formation est un élément déterminant, parce que la production n'est plus celle que l'on avait auparavant, ensuite parce que l'exigence de qualité est devenue centrale dans les conduites collectives et individuelles. Se posent devant nous des enjeux et des défis considérables et nous ne pourrions les assumer qu'en étant dans une logique proche de celle qui a prévalu il y a maintenant plus de 40 ans.

C'est dans cet esprit que nous souhaitons nous réunir aujourd'hui. Nous voulons construire un nouveau contrat pour la Bretagne, comme il y a eu dans le passé le premier plan pour la Bretagne (cela a d'ailleurs été le seul mais il l'a beaucoup bouleversée). Si nous pouvions trouver une stratégie commune pour un nouveau contrat pour la Bretagne qui soit le catalyseur de nos volontés, qui permette de bouleverser la donne, qui permette de croire à l'action publique, je pense que nous avons des chances de pouvoir surmonter toute une série de difficultés qui sont devant nous, et nous avons des chances de pouvoir donner, dans ce nouveau contexte, confiance à nos concitoyens de Bretagne.

Pour cela, il y a d'abord un préalable, une méthode et enfin des chantiers.

**Le préalable** – cela peut vous paraître curieux que je le dise comme cela mais j'en suis intimement convaincu – le préalable, c'est la Bretagne. Le préalable, c'est d'assumer totalement avec fierté notre identité, non pas identité fermée, recroquevillée sur les miettes du passé mais une identité sans cesse renouvelée, une identité moderne, une identité ouverte, en précisant que cette identité s'enrichit de notre manière d'être ensemble, de notre renouvellement culturel permanent, s'enrichit d'un système de réseaux, s'enrichit d'une certaine fierté, s'enrichit de nos affirmations mutuelles. Bref, la Bretagne est « une » et il n'est pas nécessaire, il n'est pas souhaitable d'aller chercher avant d'affirmer cela des nouvelles « nominations » ou des nouvelles dénominations, un nouveau marketing. Nous avons la chance d'être nés avec ce nom, servons-en-nous, affirmons-le et faisons en sorte que précisément, ces solidarités que cette appartenance entraîne soient une force pour réaliser ce nouveau contrat pour la Bretagne.

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

« La Bretagne est une », cela signifie que ses territoires ne sont pas concurrents mais qu'ils sont partenaires ; cela veut dire que Rennes sans Brest ne peut pas gagner. Je serais tenté de dire que Brest sans Carhaix non plus et pour reprendre Yves MORVAN, Carhaix sans Ploumadec non plus (chacun aura compris que Ploumadec était un lieu de ruralité indéterminé). Je redis donc ici avec force ce que j'avais déjà dit à Rennes et que je répète un peu comme un slogan : il faut rassembler à l'Ouest pour s'affirmer à l'Est et il faut donc une Bretagne d'abord « une », qui fédère les idées, qui rassemble les énergies et qui puisse permettre de combattre ensemble. Tout le monde n'est pas d'accord là-dessus, donc autant l'affirmer un peu solennellement.

Ensuite vient **la méthode**. Je pense pour ma part, même si cela a été un peu galvaudé ces temps derniers, que le discours de la méthode, c'est la garantie de l'efficacité. D'ailleurs, le *Discours de la méthode* a permis ensuite le Siècle des Lumières (j'ai parfois quelques souvenirs d'historien). En tout cas, il est indispensable que l'on sache « comment on va faire » et pour cela, je voudrais vous dire trois choses.

Premièrement, il importe que nous menions ensemble une analyse commune de nos atouts et de nos faiblesses de la manière la plus objective possible. Cela passe par le partage des expériences des Pays, par l'analyse que chacun des Pays peut faire de sa propre réalité et de son propre projet, mais cela passe aussi par une vision prospective que nous voulons en particulier mettre en œuvre dans le cadre de l'Agence de développement économique que nous allons créer au courant de l'année prochaine et qui aura pour vocation non seulement cette vision prospective mais l'organisation des filières, l'organisation de l'innovation, la relation avec les territoires. Nous entendons bien que cette Agence de développement que nous voulons mettre en place soit le fruit et le partage des expériences et des autres outils qui sont créés dans les territoires et que vous représentez ici. Il n'est pas question de faire un « machin » qui s'imposerait à d'autres mais au contraire un lien d'intervention et une espèce d'ensemblisme qui nous permette d'agir avec la meilleure lisibilité.

Il faut donc premièrement une capacité d'analyse, une capacité de mutualisation, à une période où l'argent public est rare. Dans d'autres instances, on dit « *pourquoi l'argent public est rare ?* », « *la faute à qui ?* », « *la faute à quoi ?* » etc. ; en tout cas, il y a une réalité : dans les années qui vont venir, l'argent public sera rare et plus rare que celui des années précédentes ou des décennies précédentes. Il nous faudra donc hiérarchiser et « *passer du guichet au projet* ». Ce matin, on entendait parler de « *renoncer aux abonnements* », mais c'est la même logique. Il nous faut donc hiérarchiser, choisir, hiérarchiser dans les Pays, dans les Agglomérations mais aussi pour la Région, c'est-à-dire, dans l'analyse, faire des choix sur nos propres priorités, sinon on ne fera que de la « dispersion », de l'émiettement qui ne produira pas du développement.

Sur la méthode, deuxièmement, il faut que nous ayons une Bretagne mobilisée et pour cela, nous avons l'avantage d'avoir une Bretagne déjà organisée : organisée par Pays, cela a été dit et nous sommes une des rares régions de France (peut-être la seule) à l'être totalement, organisée en intercommunalités, organisée dans un système où les Pays et les intercommunalités finalement ne s'entendent pas si mal que cela. Et s'il y a des territoires de projets, il y a aussi des territoires de réalisations et de proximité. Nous avons la chance d'être une Bretagne organisée parce que sans doute sommes-nous la seule région ayant une conférence territoriale que nous commençons à appeler le B15 et qui réunit les Présidents d'Agglomérations, les Présidents de Conseils Généraux et la Région. Nous sommes une Bretagne organisée aussi parce que les Conseils de développement, même si certains ont quelques difficultés, sont des réalités partout (autrement, il n'y aurait pas de Pays) et vous êtes largement présents aujourd'hui pour les représenter.

Il nous faut une Bretagne mobilisée aussi par l'intermédiaire du Conseil économique et social, qui doit jouer totalement son rôle. Il ne faut pas inventer de nouvelles structures

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

quand certaines existent déjà et qu'elles veulent bien être partenaires. C'est là la deuxième condition de la méthode.

La troisième condition de la méthode, c'est l'appropriation par les Bretons d'un projet. C'est ce que l'on appelle la « démocratie participative », c'est-à-dire essayer (ce qui n'est pas une tâche simple et c'est pour cela d'ailleurs que je l'ai confiée à Marylise LEBRANCHU) de gérer cette espèce de dialectique entre l'aspiration au changement et les contraintes des choix. Si je puis me permettre, Ambroise GUELLEC (que je ne vois plus), essayez de faire en sorte que le militantisme ne soit pas victime de la contrainte des choix (et réciproquement) et donc que l'on garde à la fois la force du militantisme et la rigueur des choix. C'est cela, la transformation sociale.

*(Applaudissements)*

C'est cela l'élément central sur lequel nous devons essayer de nous mettre d'accord et cela passe par la méthode qui a été proposée tout à l'heure et ce matin par Marylise LEBRANCHU.

Vous disposez d'un document de travail, sur lequel nous attendons vos observations et contributions, à partir duquel nous souhaitons que chaque territoire, chaque Pays - puisque ce sont les territoires du projet - puisse élaborer son propre projet (il y a déjà des projets dans les territoires et il suffira donc pour certains d'une réactualisation, mais comme le monde va vite, il faudra sans doute réactualiser rapidement parce que l'on parlera de l'échéance 2007-2013 et qu'il faut donc se projeter jusqu'à 2015). Cela doit aboutir à une contractualisation, à des scénarii de contractualisation à partir de la mi-2006. C'est-à-dire que nous avons devant nous 18 mois de travail, l'objectif étant le nouveau contrat pour la Bretagne, pour lequel nous souhaitons une participation, une préparation extrêmement large et pour lequel plusieurs sujets qui ont été évoqués tout à l'heure trouveront leur place, y compris le dossier de l'énergie dont il a été fait état.

Ainsi, nous aurons un document de travail, de mobilisation, de combat, de perspectives et un document de confiance pour nous-mêmes et pour les générations qui viennent.

Voilà pour la méthode. Je voudrais dire quelques mots **des chantiers**, puisque certains ont été déjà évoqués tout à l'heure.

D'abord, les infrastructures. Puisque l'on dit qu'il faut choisir, il faut choisir et hiérarchiser. Il y a deux priorités : Paris/Brest, Paris/Quimper à trois heures et la RN 164.

Sur le fer, je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit (et bien dit) précédemment sauf que c'est pour nous tous une urgence vitale, que cela suppose une détermination de tous les jours, que nous sommes sur le calendrier 2009-2012 (début des travaux en 2009, mise en œuvre en 2012), que cela ne concerne pas uniquement la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes mais aussi les travaux d'aménagement entre Rennes et Quimper et Rennes et Brest, qui sont aussi assez onéreux. Même si *a priori* nous n'avons pas de raisons de ne pas croire en la bonne foi de l'Etat, le seul problème c'est que nous ne connaissons pas encore la clé des financements et qu'il est souhaitable que nous anticipions : quelle que soit la clé de financement, il faudra se battre pour obtenir les meilleurs financements possibles.

L'addition sera lourde et si l'on veut que les Bretons puissent faire autre chose que le TGV pendant une décennie (et il y a beaucoup d'autres choses à faire), il faudra, je pense, faire preuve d'imagination financière. Nous sommes donc en discussions, pour l'instant un peu confidentielles, chacun le comprendra, pour trouver des montages financiers originaux qui nous permettront d'anticiper et de ne pas être pieds et poings liés par des décisions qui se prendraient ailleurs, car à ce moment-là, les Bretons ne seraient plus maîtres de leur destin.

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

#### (Applaudissements)

Trouvons ensemble une forme originale – on en lit un peu partout et il y a des formes de financements « innovants » qui ne sont innovants que dans le titre ; il y a aussi des formes de financements innovants qui sont beaucoup plus innovants qu'on ne le pense – pour nous permettre de réussir ce gros dossier.

Sur la RN 164, c'est un peu différent. Il faut simplement, Madame la Préfète, que nous travaillions ensemble à ce que tous les rendez-vous soient bien au rendez-vous où ils ont été indiqués.

Nous considérons donc que ce sont nos deux priorités. Il y en a d'autres mais il faut bien hiérarchiser et, honnêtement, quand nous aurons déjà fait cela ensemble dans notre nouveau contrat pour la Bretagne, ce sera une page importante qui aura été tournée.

Je n'oublie pas les aéroports et les ports, dont la Région aura la responsabilité dans peu de temps. Nous sommes candidats à être puissance concédante et nous aurons ensemble des difficultés – je vous préviens tout de suite – parce que nous avons à la fois une chance et une contrainte. Nous avons la chance que tous les aéroports et tous les ports en Bretagne puissent être transférés au Conseil Régional, ce qui n'est pas le cas dans les autres régions où l'on trouve un aéroport qui reste d'intérêt national ou un port qui est un port autonome. En Bretagne, ce ne sera pas le cas. C'est une certaine chance mais c'est aussi une contrainte parce qu'il faudra mettre ces ports et ces aéroports en réseau et parce qu'il faudra gérer les investissements de manière cohérente, sans diluer l'argent public. Ceci fera aussi partie du nouveau contrat pour la Bretagne et il faudra sans doute que nous arbitrions entre nous, mais je pense que notre responsabilité sera de faire en sorte que les arbitrages aient lieu en toute sérénité et en toute transparence, dans ce type de rencontres *in fine*, même si ici ou là, cela pourra entraîner quelques protestations.

Mais en même temps, ce sera une force parce que nous pourrions mettre les aéroports et les ports en réseau, ce qui entraînera des impulsions tout à fait nouvelles dont il faudra mesurer les avantages à ce moment-là.

Je voudrais terminer sur ce problème des infrastructures en disant – la Conférence territoriale dont je vous parlais tout à l'heure a donné son accord sur le sujet – que nous voulons mettre en œuvre désormais au niveau de la Région Bretagne un Schéma de service des déplacements et du fret pour assurer les cohérences entre tous les schémas de transport qui parfois se font concurrence. Il serait plus facile et plus clair d'aborder la question par la cohérence des déplacements et la cohérence des transports de fret, quel que soit le vecteur qui le supporte. Ainsi, on irriguerait convenablement notre territoire et l'on pourrait éviter quelques complications que l'on constate ici ou là ; cela optimiserait l'ensemble de nos infrastructures.

J'ai dit « chantiers d'infrastructures » : vous voyez qu'ils sont lourds.

Je voudrais dire deux mots sur les chantiers du développement, d'abord pour qu'on ne se focalise pas uniquement sur les pôles de compétence et d'intelligence économique dits « pôles de compétitivité », qui sont tout à fait à l'ordre du jour, qui ne sont pas secondaires.

Il n'empêche qu'il serait grave d'oublier que ce qui fait aussi une des forces de notre région, ce sont les métiers. Quand je dis « les métiers », je parle de l'artisanat, je parle de ce qui fait vivre les communes, je parle du bâtiment, je parle de l'artisanat d'art, je parle de tous ces métiers qui recrutent, qui sont des pépinières d'emplois et des pépinières de qualité et qui aujourd'hui sont sans doute parmi ceux qui créent le plus. Il ne faudrait pas qu'au nom d'une « modernité » incontournable et indispensable qu'il nous faut assumer, on laisse au dernier plan ces secteurs majeurs ; dans la préparation du nouveau contrat pour la Bretagne

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

(puisque le lancement a lieu aujourd'hui), je pense qu'il faut que l'on contribue à ce que ces qualités-là, qui sont propres aussi à la Bretagne, puissent être renforcées. Je proposerai qu'il y ait là-dessus une rencontre spéciale au courant de l'année 2005 pour qu'on puisse faire les inflexions nécessaires afin de favoriser et développer ces métiers-là – qui vont aussi intégrer le tourisme –, ces métiers qui ne font pas automatiquement le « hit-parade » du chic du moment mais qui sont sur le fond tout à fait déterminants pour l'avenir de notre région et de nos jeunes.

Je reviens maintenant sur les pôles de compétence et d'intelligence économique car c'est un sujet qui sera d'actualité lundi prochain. Un pôle de compétence et d'intelligence économique (ou un pôle de compétitivité), c'est l'articulation – je crois que maintenant, chacun le sait – entre la formation, l'innovation, l'entreprise, la recherche et le territoire orienté vers la création de valeur ajoutée, orienté vers la nécessité de créer des réseaux de valeur ajoutée. Nous avons en Bretagne plusieurs cartes à jouer, elles ont été énumérées au cours de la journée et reprises par Madame la Préfète ce midi. Je vous les rappelle donc.

Nous allons nous battre (et nous sommes en train de nous battre) pour l'ensemble de ce qui tourne autour de l'image, des données et de la voix, qu'on appelle le STIC d'une manière générale mais que nous allons essayer de dénommer d'une manière plus porteuse parce que plusieurs Régions seront candidates sur le même secteur et que nous avons, nous, des cartes considérables à jouer pour nous positionner au niveau européen, sinon mondial, dans ce domaine.

Nous avons à jouer sur les industries agroalimentaires, à condition de trouver la bonne carte d'entrée pour nous faire valider et il nous semble qu'il faille nous orienter vers l'ensemble tournant autour de la nutrition, de la santé, de la sécurité alimentaire et de la qualité. On voit bien là qu'il y a en Bretagne beaucoup de perspectives de créations de valeur qui sont encore un peu trop sous-exploitées et qui peuvent donner un nouveau souffle à nos industries agroalimentaires.

Enfin, nous avons le pôle mer autour du réseau qui existe déjà (mais les gens ne se parlent pas assez) et qui n'existe pas suffisamment en termes d'entreprises à partir de Brest, Roscoff, Lorient, Saint-Malo et autour. Parce que si nous, nous ne jouons pas la carte maritime en Europe, qui la jouera ?

Nous allons donc aussi nous battre là-dessus. Et sur chacun de ces trois thèmes, la méthode sera la même. Il y a une espèce de « *task force* » (excusez-moi d'utiliser ce terme) qui commence à réunir les experts sous la gestion conjointe de l'Etat et de la Région et il y aura sur chaque thème un Comité de pilotage avec l'ensemble des acteurs concernés, qui validera les orientations proposées.

Enfin, le troisième chantier (et j'en terminerai là), c'est la bataille de la qualité.

Puisque l'on se projette sur un nouveau contrat pour la Bretagne à horizon 2015, il nous faut développer cette logique de la qualité, qui est la logique du développement durable ; c'est-à-dire la qualité dans la production et en particulier dans la production agricole et là-dessus, je crois qu'il faut dire que déjà beaucoup d'efforts ont été faits et qu'il y a eu de nombreuses initiatives. Le problème, c'est de les rendre un peu cohérentes et de les amplifier ; le problème, c'est aussi de savoir et de bien affirmer entre nous que cette bataille de la qualité dans la production agricole ne se fera pas sans les agriculteurs et en tout cas sûrement pas contre eux.

Par conséquent, il nous faut là « faire prendre » les états d'esprit nécessaires pour assumer cette mutation. Je crois que nous sommes en train de pouvoir y aboutir et j'étais très frappé l'autre jour en conversant avec un grand patron international d'une entreprise multinationale (comme on dit), qui commençait à dire : « *on peut être multinational mais si*

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

*l'on n'est que multinational et que l'on ne revient pas sur sa domesticité* (ils disent « domesticité » mais cela veut dire en fait « sur son territoire »...), *on risque maintenant de perdre* ». Une de nos chances pour la qualité, ce sera notre « domesticité ».

La bataille de la qualité, c'est aussi la bataille de la qualité sociale : faire en sorte que notre « bien être ensemble », notre « bien vivre ensemble » puisse être une réalité concrète pour chacun, c'est-à-dire ici les conditions de vie, de travail, de logement, de salaires, l'égalité entre les hommes et les femmes ; c'est-à-dire de faire en sorte que de ce côté, la Bretagne puisse être exemplaire et que l'équilibre ne soit pas uniquement l'équilibre des territoires mais soit aussi l'équilibre à l'intérieur des territoires entre les hommes et les femmes, entre ceux qui sont le moins gâtés par la vie et les autres. Ce n'est pas la responsabilité directe de la Région mais si l'on dit « nouveau projet pour la Bretagne », bien évidemment l'idée en est au centre.

Nous avons aussi la qualité de l'environnement et en particulier le sujet majeur de la reconquête de l'eau. Il faut que dans l'objectif de notre nouveau contrat pour la Bretagne, on casse cette contradiction dans notre image où d'un côté on valorise l'Armor et l'Argoat et de l'autre côté, on nous réitère régulièrement (et pas plus tard que la semaine dernière dans un grand média national) « *vous êtes la région des nitrates et des algues vertes* ».

Il faut donc que nous soyons au rendez-vous de 2015, et l'un des moyens d'aboutir sur cette qualité-là – y compris la qualité des productions agricoles dont je parlais au départ – c'est que l'esprit de la charte pérenne revienne. Elle a été signée par tout le monde il y a deux ans maintenant, c'était un bon compromis, un compromis offensif, un compromis qui s'intégrerait très bien dans le nouveau contrat pour la Bretagne. Il faut, je pense, que tout le monde revienne à la table des discussions pour progresser. Il y avait des engagements financiers, il y avait des volontés, chacun avait mis un peu du sien (même parfois beaucoup) : je ne vois pas pourquoi on ne reproduirait pas cette détermination. Imaginez ce que diront les générations qui suivent ou les historiens qui suivront s'ils s'apercevaient que la Bretagne n'avait pas été au rendez-vous de 2015 (parce que c'est un rendez-vous obligatoire) pour des raisons de blocages idéologiques entre telle ou telle organisation de l'époque... Je pense donc que cela vaut la peine de dépasser ces blocages pour aboutir à ce compromis offensif qui était dans la charte de l'agriculture pérenne.

*(Applaudissements)*

Je citerai enfin la qualité de nos formations et de notre recherche. Nous sommes les premiers en France. C'est d'abord une position qui nécessite sans arrêt d'être renforcée et puis, il faut aller au-delà, renforcer l'Université de Bretagne dans toutes ses qualités et en particulier en faire un outil important pour la recherche – il y a déjà d'autres outils, on en a parlé l'autre jour – et faire en sorte que le nouveau contrat mette dans ses préoccupations prioritaires le fait que l'innovation et la recherche sont une des cartes que peut jouer une région comme la nôtre, qui a la chance par rapport aux années 50 d'avoir un acquis culturel, intellectuel et de connaissance beaucoup plus fort, ce qui fait que nous sommes plus à même de relever les défis. Quand on est en position périphérique, il faut jouer sur la carte de l'intelligence parce qu'autrement, on risque d'être doublé : il faut donc renforcer aussi cette qualité-là.

Enfin, je mentionnerai évidemment la qualité de notre créativité culturelle, de notre imagination, de nos rêves, de notre tempérament qui fait (et j'en reviens au point de départ) que la Bretagne est « une » et qu'elle fait notre fierté.

Voilà, chers amis, quelques propos pour lancer un débat qui doit se poursuivre. Je souhaiterais pour ma part que l'on établisse une espèce d'agenda.

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

Vous savez qu'en Europe (Bernard POIGNANT pourra le dire mieux que moi), on dit souvent « Agenda *ceci* », Agenda *cela* » : cela fait très européen. A propos de l'Europe, j'en profite pour dire à la suite de Christian GUYONVARC'H que notre détermination à être présents sur tous les enjeux européens est totale. Nous avons modifié notre représentation à Bruxelles et nous sommes présents dans tous les endroits où aujourd'hui se jouent les enjeux de 2007-2013. Parce qu'être prêts pour 2007-2013, c'est bien aussi pour rediscuter avec l'Europe des nouveaux fonds européens qui interviendront à ce moment-là et pour lesquels la Bretagne, évidemment, sera candidate.

Alors, faisons un agenda qui fixera les dates pour que tout le monde en dispose ; du genre « 2015, l'application de la Directive sur l'eau », « 2009, début des travaux du TGV », « 2005, mise en œuvre de l'établissement public foncier », « 2006, fin de la mise en œuvre du nouveau contrat pour la Bretagne » etc., bref, que l'on ait vraiment notre guide, qui aille loin (et jusqu'aux Jeux Olympiques de Rennes en 2064 !) et pour que l'on connaisse en tout cas nos perspectives et nos exigences communes. Je pense que la Bretagne pourra gagner ce nouveau défi dans lequel nous sommes, qui est devant nous mais que l'on essaie déjà ensemble de commencer à dépasser. Une Bretagne dont les territoires sont solidaires, vous le manifestez aujourd'hui. Et quand les territoires de la Bretagne marchent ensemble en respectant leur originalité et leur diversité, c'est une Bretagne qui gagne et c'est une Bretagne qui partage.

Voilà une ambition dont j'ai eu le sentiment qu'aujourd'hui elle était partagée.

Cette ambition, c'est la nôtre et c'est celle de la Bretagne qui nous porte.

Merci de votre participation.

*(Applaudissements)*

## ANNEXES

Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

### ***Document n°V-2 : Protocole de coopération intermodale en date du 1<sup>er</sup> septembre 2002 entre la Communauté d'agglomération de Morlaix et le Département du Finistère.***

DEPARTEMENT DU FINISTERE

REPUBLIQUE FRANCAISE

## COMMISSION PERMANENTE

### Délibération

Séance du lundi 2 septembre 2002

N° ordre : 2002-CP08-028	Page Rapport : 193
Direction : DDRB Service : ST	
N° Programme : 92	
Libellé programme : EDUCATION, FORMATION, RECHERCHE Transports scolaires	
Commission : de l'Aménagement et de l'Environnement	

#### **Titre du Rapport : PROTOCOLE DE COOPÉRATION INTERMODALE SUITE À L'EXTENSION DU PÉRIMÈTRE DE TRANSPORT URBAIN DE MORLAIX AVENANTS AUX LIGNES RÉGULIÈRES DÉPARTEMENTALES**

Depuis les lois de décentralisation, le Département est seul compétent en matière de transport interurbain de voyageurs par autocars hors des périmètres de transport urbain (PTU).

Au 1<sup>er</sup> janvier 2000, la transformation de la Communauté de Communes de MORLAIX en Communauté d'Agglomération a entraîné de facto le transfert de compétences en matière de transports collectifs et l'extension du PTU à l'ensemble de son territoire, soit 26 communes.

La Communauté d'Agglomération devient dès lors l'autorité organisatrice sur son territoire pour toutes les lignes et circuits totalement intégrés, le Conseil général restant compétent pour les lignes pénétrantes (ayant une origine ou une destination à l'extérieur de la communauté).

Au cours de sa séance du 13 mars 2000, la Commission permanente avait donné son accord sur cette extension, sous réserve de :

- préserver l'équilibre économique des lignes régulières départementales pénétrant dans le nouveau périmètre urbain,
- mettre en œuvre une complémentarité exemplaire entre les deux réseaux de transport et ce dans un souci de performance pour l'utilisateur,
- mettre en œuvre une période transitoire pour préciser les modalités d'exercice des compétences de chacun et définir un cadre de coopération.

En effet, un transfert brutal de compétences reviendrait à remettre en cause l'équilibre du réseau de lignes régulières dans la mesure où les recettes commerciales proviennent essentiellement des franges périurbaines et donc des communes intégrées par le Périmètre de Transport Urbain. Plus fondamentalement, et au-delà du simple transfert de compétences, il



## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

paraissait nécessaire de sauvegarder la cohérence du réseau de transport collectif tout en garantissant une qualité de service pour les usagers.

Lors de cette même séance, la Commission permanente avait validé les termes d'une convention entre le Département et la Communauté d'Agglomération du Pays de MORLAIX mettant en œuvre cette période transitoire. Le Département a ainsi continué d'exercer la compétence d'organisation des transports jusqu'au 31 août 2002.

Suite aux études établies en relation avec la Communauté d'Agglomération, un protocole de coopération intermodale peut être désormais établi entre la Communauté d'Agglomération du Pays de MORLAIX et le Département du Finistère.

Celui-ci repose sur les quatre principes suivants :

- 1 - Autonomie de gestion des deux autorités organisatrices.
- 2 - Neutralité des mécanismes financiers.

Une action décidée unilatéralement ne doit pas avoir de conséquence financière pour l'autre partie.

- 3 - Continuité des financements existants en matière de transport scolaire.

Le Conseil général transfèrera l'intégralité des aides départementales consacrées au transport scolaire sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de MORLAIX au cours de l'année scolaire 2000/2001, à savoir 1 547 739,55 € TTC. Cette participation sera indexée sur l'évolution de la Dotation générale de décentralisation (DGD).

De son côté, la Communauté d'Agglomération du Pays de MORLAIX s'engage à maintenir les équilibres financiers des dessertes départementales pénétrant dans le Périmètre de Transport Urbain, notamment des lignes régulières (à hauteur de 725 875,85 € TTC).

- 4 - La cohérence des réseaux communautaires et départementaux.

L'objectif de cohérence des réseaux départementaux et communautaires (voire régional) est clairement identifié et précisé.

Dans la mesure où les réseaux départementaux et désormais communautaires sont semblables pour l'usager (mode car et non plus seulement bus pour la Communauté d'Agglomération), il paraît important, dans un souci de simplicité et d'efficacité globale du transport public, qu'ils soient transparents et coordonnés. Le fonctionnement de ces réseaux doit donc être le plus homogène et cohérent possible que ce soit en termes d'offre, fréquence, information, qualité, coordination tarifaire, etc.

C'est tout l'enjeu de ce protocole de coopération novateur (avec celui de maintenir les axes pénétrants départementaux) qui précise l'engagement des parties sur ces points :

- évolutions concertées des réseaux,
- recherche de développement commun sur les axes des lignes pénétrantes départementales,
- démarche à engager sur la coordination tarifaire, l'équipement des points d'arrêt et des pôles d'échanges,
- lancement d'actions pilote valorisant le réseau de transport collectif (à ce titre la ligne ROSCOFF/MORLAIX pourrait être un projet exemplaire de complémentarité entre la Communauté d'Agglomération, le Département et la Région),
- accord pour étudier la mise en œuvre des orientations du Schéma Départemental des Déplacements.

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

Par ailleurs, il convient d'adapter les conventions de lignes régulières afin de mettre en œuvre les dispositions du protocole de coopération et notamment de permettre :

- le maintien de la desserte à l'intérieur du Périmètre de Transport Urbain par les lignes régulières départementales,
- leur adaptation, voire la création, le cas échéant, de services supplémentaires confiés aux transporteurs titulaires des lignes départementales. La décision de créer ces navettes suburbaines relèverait de la Communauté d'Agglomération et serait prise en charge par cette dernière.

Après en avoir délibéré, la Commission permanente du Conseil général décide d'autoriser M. le Président à signer le protocole de coopération et les avenants afférents aux lignes régulières départementales et aux différents contrats correspondants, tels qu'ils figurent en annexe.

Le Directeur du Secrétariat Général  
de l'Assemblée départementale,

André PINÇON

---

## PROTOCOLE DE COOPERATION INTERMODALE

---

Entre la Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix, représentée par Mme Marylise LEBRANCHU, Présidente de la Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix, agissant en vertu d'une délibération en date du .....

et

le Département du Finistère, représenté par M. Pierre MAILLE, Président du Conseil général du Finistère, agissant au nom du Département en vertu d'une délibération en date du.....

Il a été convenu ce qui suit :

### 1. RAPPEL DU CONTEXTE A LA DATE DE SIGNATURE DU PRESENT PROTOCOLE

#### 1.1. Le Département

- Il est organisateur de 1er rang des transports collectifs réguliers et scolaires depuis août 1985.
- Les conventions scolaires sont passées directement ou par l'intermédiaire d'organismes de second rang, sous le régime de délégation de service public ou de marchés publics.
- Les conventions de lignes régulières ordinaires sont conclues directement par le Département sous le régime de la délégation de service public.

#### 1.2. La Communauté d'Agglomération

- Elle s'est constituée le 1<sup>er</sup> janvier 2000.
- En application de la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999, elle assume la compétence d'autorité organisatrice des transports publics sur l'ensemble de son territoire.

#### 1.3. Transfert de compétence

Compte tenu de ce qui vient d'être rappelé, les transports collectifs desservant les communes intégrées à la Communauté d'Agglomération lui sont rattachés, en lieu et place du Département.

## **2. OBJET**

Le présent protocole, conformément à l'article 29 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983, détermine les conditions de financement des transports scolaires dans le nouveau périmètre de transports urbains.

Il détermine, plus largement, les conditions de coopération entre les autorités organisatrices signataires, en vue d'un fonctionnement optimisé et cohérent des différents réseaux de transports collectifs placés sous leur tutelle.

## **3. PRINCIPES DE COOPERATION**

La politique de coopération repose sur les quatre principes suivants :

### **3.1. Autonomie de gestion**

Chaque organisateur conduit librement sa propre politique de transport, dans le respect des dispositions communes visées par le présent protocole. Cette autonomie couvre en particulier :

- La détermination de la consistance des services.
- La tarification, y compris la participation demandée aux familles pour les transports scolaires subventionnés ainsi que pour la détermination du droit à subvention.
- Le choix du mode d'exploitation (lignes régulières ordinaires, services spécialisés scolaires, dessertes à la demande, etc).
- Le régime économique et contractuel.

### **3.2. Neutralité des mécanismes financiers**

Une décision prise unilatéralement par l'un des organisateurs ne doit pas entraîner de conséquence sur la charge financière des autres organisateurs. Elle ne doit pas davantage perturber l'économie des contrats passés avec les transporteurs. A défaut, les conséquences éventuelles font l'objet d'une compensation immédiatement applicable.

### **3.3. Continuité des financements courants**

Toutes choses égales, par ailleurs, la redistribution géographique des compétences ne doit pas occasionner de transferts de charge dans un sens ou dans l'autre. Les ressources consacrées par le Département au transport scolaire, couvrant de manière indivise celles initialement transférées de l'Etat et le complément prélevé en fiscalité directe par le Département, sont reversées à l'Autorité Organisatrice de Transports Urbains à due concurrence des effectifs et services transférés.

Inversement, la part d'activité dont bénéficiaient les lignes régulières départementales à l'intérieur du nouveau périmètre de transports urbains doit être préservée. Elle est attachée aux lignes et non à leurs titulaires respectifs. Elle sera maintenue au bénéfice des titulaires successifs désignés à la suite des appels d'offres d'attribution organisés par le Département.

### **3.4. Cohérence des réseaux**

Les deux parties s'engagent à rechercher une cohérence entre les différents réseaux (agglomération, département, région), et les différentes politiques de transport.

Dans le cadre des évolutions des réseaux, elles s'engagent à rechercher de façon conjointe et concertée les solutions les mieux adaptées.

A ce titre, une réunion au moins annuelle sera organisée à l'initiative de la plus diligente des parties afin de dresser le bilan des conditions de la coopération passée, d'harmoniser les projets en cours et de régler toute question en suspens non prise en compte dans le présent protocole.

## **4. DUREE**

Le présent protocole est souscrit pour une période initiale de 3 ans, prenant effet le 1<sup>er</sup> septembre 2002, tacitement reconductible par périodes triennales.

La non-reconduction est prononcée par la plus diligente des parties, avec un préavis minimal de 1 an avant la date d'échéance annuelle, sous forme de pli recommandé avec accusé de réception.

## **5. DU TRANSPORT SCOLAIRE**

### **5.1. Inventaire**

L'annexe 1 jointe au présent protocole rassemble les différentes données descriptives du transport scolaire transférable à la Communauté d'Agglomération :

- abonnés scolaires sur services réguliers ordinaires,
- circuits spécialisés entièrement intégrés au nouveau périmètre,
- circuits spécialisés fonctionnant de part et d'autre du nouveau périmètre.

### **5.2. Organisation matérielle**

La Communauté d'Agglomération exerce directement ou par un (des) prestataire(s) de son choix la gestion matérielle des abonnements. Le Département du Finistère s'engage à lui transmettre tous éléments permettant le transfert des fichiers correspondants en temps utile. La Communauté d'Agglomération s'engage réciproquement à donner au Département du Finistère ou à toute personne mandatée par ses soins le libre accès aux fichiers et informations correspondantes. Elle lui transmet, sous la forme la plus appropriée, la liste tenue à jour des abonnés servant de base au calcul des participations financières et notamment :

- abonnements scolaires sur le territoire communal,
- nombre et prix par Origine/Destination,
- adaptations des services partiellement intégrés au périmètre comme exposé ci-après.

En l'absence de ligne régulière ordinaire départementale, la Communauté d'Agglomération peut assurer le transport par des circuits spécialisés qu'elle délègue selon les dispositions légales en vigueur, ou par rattachement aux transports réguliers urbains, ou par adaptation à convenir avec le Département du Finistère de son réseau interurbain.



### 5.3. Tarifications et aides spécifiques

#### 5.3.1. Tarifications spécifiques concernant les enfants de l'Aide Sociale à l'Enfance

Les élèves relevant de l'Aide Sociale à l'Enfance bénéficient de la gratuité du transport. Il est expressément entendu que le transfert financier du département à la Communauté d'agglomération mentionné à l'article 8.1 intègre cette disposition tarifaire. Dans ces conditions, la Communauté d'agglomération appliquera cette gratuité pour les élèves relevant désormais de son territoire sans surcoût pour la collectivité départementale (hormis ceux transportés sur le réseau TIM. On entend par réseau TIM le réseau urbain à la date d'effet de la création de la communauté d'agglomération). Cette disposition pourra être revue en fonction d'un bilan annuel et des évolutions constatées.

#### 5.3.2. Autres aides aux transports scolaires

Il est expressément entendu que le Département reverse à la Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix pour les élèves dont les trajets sont compris dans son territoire :

- les indemnités en voiture particulière versées en cas de carence avérée de transports scolaires,
- les aides versées aux Internes,
- les aides versées pour les scolaires empruntant la SNCF au titre de l'ASR.

Le montant mentionné à l'article 8.1 intègre ces dispositions.

#### 5.3.3. Dotation forfaitaire au titre de la création du PTU de Morlaix lors des lois de décentralisation

Cette participation correspond à la dotation complémentaire à celle de l'Etat, que le Département versait avant décentralisation et transfert de compétences et est calculée comme suit :

$$33\,613,18 \text{ €} \times 15\% \times 1,62^1$$

Le montant mentionné à l'article 8.1 intègre cette disposition. La convention signée le 19 juin 2002 entre les deux parties est en conséquence abrogée.

### 5.4. Lignes régulières et circuits spécialisés entièrement intégrés au nouveau périmètre

#### 5.4.1. Principes

Ces lignes et circuits relèvent désormais de la compétence de la Communauté d'Agglomération. La seule contrainte est d'ordre contractuel, dans la mesure où les échéances des conventions et marchés en cours débordent la date d'effet du transfert de compétence.

<sup>1</sup> Coefficient représentant les augmentations successives à compter de 1983/1984 jusqu'au dernier trimestre 2002.

#### 5.4.2. Situation transitoire

La Communauté d'Agglomération est subrogée au Département pour les conventions et marchés en cours.

La Communauté d'Agglomération conduira ces marchés et conventions jusqu'à leur terme contractuel. A défaut, elle en supportera toutes les conséquences, notamment indemnitaires.

#### 5.4.3. Situation à moyen/long terme

La Communauté d'Agglomération organisera librement les transports relevant de la présente section. Elle organisera les éventuelles consultations, intégrées ou non à d'autres lots relevant de sa compétence.

#### 5.4.4. Elèves départementaux en correspondance sur le réseau communautaire

En cas d'élèves entrant sur le territoire communautaire en correspondance sur des lignes régulières ou circuits spécialisés anciennement de compétence départementale, la communauté d'agglomération s'engage à les accueillir gratuitement sur son réseau de transport public sans surcoût pour le Département. Il est expressément entendu que le transfert financier du département à la Communauté d'agglomération mentionné à l'article 8.1 intègre cette disposition.

### 5.5. Circuits spécialisés partiellement intégrés au nouveau périmètre

#### 5.5.1. Principes

A court terme, et au moins jusqu'à l'expiration des contrats en cours, ces circuits continuent de fonctionner comme actuellement, y compris les adaptations à la marge pour répondre à l'évolution des besoins.

La partition ultérieure de ces circuits peut être étudiée et mise en œuvre dans la mesure où elle aboutit à une reconstitution viable des circuits départementaux, d'une part, communautaires, d'autre part. A défaut, ces circuits seront organisés conjointement comme précisé au présent article.

#### 5.5.2. Gestion des ayants-droit

Chaque Autorité Organisatrice gère administrativement les élèves qui ressortent de sa compétence. Sont du ressort de la Communauté d'Agglomération les élèves qui sont à la fois domiciliés et scolarisés dans son périmètre. Les autres élèves sont du ressort du Département. Il est précisé que tout élève résidant sur le territoire de la communauté d'agglomération (y compris les élèves sortant du PTU) se verront appliquer la tarification décidée par la communauté d'agglomération. Nonobstant les autres contributions éventuelles à reverser, cette dernière prendra en charge la différence de tarif qu'il pourrait résulter entre la tarification communautaire et celle départementale.

#### 5.5.3. Gestion des circuits

Chaque circuit est rattaché à l'Autorité Organisatrice qui gère, à la date de signature du présent protocole, la plus grande partie de ses effectifs.

L'Autorité Organisatrice qui gère un circuit assure le transport des ayants-droit de l'autre Autorité Organisatrice moyennant une contribution calculée à partir des coûts des circuits concernés répartie au prorata des élèves transportés et établie à la date d'effet du présent protocole. Le coût moyen forfaitaire par élève sera actualisé conformément aux dispositions de révision portées aux contrats départementaux ou communautaires. Ce montant pourra être revu en fonction d'un bilan annuel et des évolutions constatées.

Les circuits peuvent être adaptés pour répondre à l'évolution des besoins. L'Autorité Organisatrice qui gère un circuit est chargée d'instruire et mettre en œuvre, le cas échéant, ces adaptations, en concertation avec l'autre Autorité Organisatrice.

La partie ne gérant pas le(s) circuit(s) afférent(s) transmettra dans les meilleurs délais à l'autre toutes informations relatives aux inscriptions des élèves relevant de son territoire.

#### 5.5.4. Cas particuliers

Par dérogation à l'article 5.5.3

1 - Concernant les circuits à destination du collège de GUERLESQUIN, seuls deux circuits sur la totalité des dessertes sont partiellement intégrés au périmètre de transports urbains. Dans un souci de cohérence de gestion des circuits de cet établissement, le Département délègue entièrement sa compétence à la Communauté d'Agglomération qui gère et fait réaliser, pour son compte, ces circuits partiellement intégrés au périmètre de transports urbains.

A ce titre, elle met en œuvre les procédures de concurrence et contracte avec les entreprises de transport. Elle définit les services de transport au vu des besoins des élèves, qu'ils soient hors ou dans le PTU (horaires, itinéraires, points d'arrêt, moyens déployés, jours de fonctionnement) et veille à ce qu'ils présentent toutes les garanties concrètes de sécurité. Elle transmet au Département, au moins annuellement, les documents nécessaires à ce dernier pour une mise à jour de son plan départemental des transports.

Elle assure la gestion quotidienne des services de transport (information aux familles, inscription des élèves, délivrance et contrôle des titres de transport, encaissement des participations familiales, etc.). Elle s'assure de la bonne exécution des services de transport et prend toute mesure y compris d'urgence que des circonstances exceptionnelles pourraient induire.

La Communauté d'Agglomération peut confier tout ou partie de ces missions à un tiers.

Le Département, quant à lui, détermine pour ses ayants-droit les tarifs aux familles et les transmet à la Communauté d'Agglomération.

Il verse à la Communauté d'Agglomération l'intégralité des subventions consacrées à ces circuits avant transfert de compétences, objet du présent protocole. Ces subventions sont intégrées dans le montant indiqué à l'article 8.1.

Leur montant pourra être revu en fonction d'un bilan annuel et des évolutions constatées.

2 - Concernant les circuits à destination du collège de SAINT-THEGONNEC, seul un circuit est partiellement intégré au périmètre de transports urbains et dans un souci d'optimisation est combiné avec un circuit entièrement intégré au PTU. C'est pourquoi comme précédemment le Département délègue entièrement sa compétence à la Communauté d'Agglomération pour cette desserte. Les dispositions précisées ci-dessus pour les circuits à destination du collège de GUERLESQUIN s'appliquent, par conséquent.



Les circuits de primaires exécutés dans la commune de GUICLAN ne relèvent pas de ces dispositions et restent de compétence départementale.

#### 5.5.5. Situation des organisateurs locaux

Le Département s'adjoint des organisateurs locaux dits de second rang pour la gestion quotidienne des circuits scolaires.

A ce titre et dans le cas des circuits départementaux sortants confiés à l'organisateur local "SIVU de Landivisiau", il est expressément entendu que la Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix se substitue aux communes de son territoire anciennement adhérentes au SIVU.

#### 5.6. Services réguliers ordinaires départementaux partiellement intégrés au nouveau périmètre

##### 5.6.1. Principes

Ces lignes relèvent de la compétence du Département. Leurs horaires de fonctionnement doivent respecter un équilibre entre les besoins des utilisateurs, dont certains hors du périmètre communautaire. Leur itinéraire urbain doit autant que possible rester direct, afin de ne pas pénaliser les utilisateurs venant de la périphérie. La part des abonnés scolaires urbains constitue l'un des éléments nécessaires à son équilibre économique global, qui doit être préservé.

##### 5.6.2. Précisions sur la notion de tarifs

On considérera, d'une part, le prix effectivement supporté par les usagers, parfois dénommé «tarif d'application», et, d'autre part, la rémunération unitaire perçue par le transporteur, que nous appelons ci-après «tarif scolaire».

##### 5.6.3. Gestion des abonnés scolaires

Les abonnés scolaires relevant du périmètre d'agglomération sont gérés par la Communauté qui fixe en particulier le tarif perçu auprès des usagers («tarif d'application» équivalent à la participation familiale perçue par le Département). Comme pour les circuits spécialisés, il est précisé que tout élève résidant sur le territoire de la communauté d'agglomération (y compris les élèves sortant du PTU) se verra appliquer la tarification décidée par la communauté d'agglomération. Nonobstant les autres contributions éventuelles à reverser, cette dernière prendra en charge la différence de tarif qu'il pourrait résulter entre la tarification communautaire et celle départementale.

Ce tarif perçu auprès des usagers ne se confond pas avec le tarif scolaire global de rémunération de la ligne, objet du § 5.6.4 ci-après.

Ils sont, sauf modification exposée ci-après, affectés à la ligne départementale en continuité des conditions constatées à l'entrée en vigueur du présent protocole.

Au cas où l'accroissement des effectifs dépasserait la capacité disponible et nécessiterait des renforts, la Communauté d'Agglomération pourra proposer au Département de les intégrer aux conditions tarifaires de la ligne (au sens «tarif scolaire»), à la condition qu'il fournisse la capacité supplémentaire ou choisir de les transporter par un autre moyen à sa convenance. Le Département n'est pas tenu d'accepter ces effectifs supplémentaires.

##### 5.6.4. Contribution au fonctionnement économique de la ligne

D'un point de vue général, la Communauté d'Agglomération garantit l'achat de prestations au titulaire de la ligne départementale, à hauteur d'un montant minimum constaté en annexe 2 et révisé selon les modalités de l'article 8.4 exposées ci-après.

Cet achat de prestations s'effectue principalement sous forme d'abonnements scolaires. La rémunération du transporteur se calcule sur la base du tarif scolaire départemental applicable à la date d'entrée en vigueur du présent protocole, révisé selon les dispositions contractuelles aux contrats départementaux et du nombre d'élèves transportés. Cette rémunération ne peut être inférieure aux montants garantis et précisés en annexe 2. Elle est versée au Département ou aux titulaires des lignes respectives.

La Communauté d'Agglomération a la faculté de reporter une partie des abonnés scolaires, soit sur ses autres dessertes urbaines, soit sur des circuits spécialisés, soit encore sur des navettes suburbaines confiées aux transporteurs titulaires des lignes départementales.

Elle doit confier au titulaire de la ligne départementale un volume d'activité équivalent au montant des abonnements réaffectés. L'équivalence se détermine à la fois en chiffre d'affaires et en marge brute sur coûts directs. A défaut d'autres éléments d'appréciation, la marge brute sur coûts directs est évaluée à 25 %.

Les navettes suburbaines peuvent être assurées par le titulaire de la ligne départementale avec un véhicule spécialement affecté à cette activité, équipé et mis aux couleurs de la Communauté d'Agglomération. Dans ce cas, il est admis qu'un nombre d'abonnements scolaires équivalent à la capacité en places assises du véhicule soit affecté à la nouvelle navette et donc déduit des abonnements de la ligne principale.

Un exemple explicitant les dispositions ci-dessus figure en annexe 3 du présent protocole.

## **6. DU TRANSPORT REGULIER**

### **6.1. Principes d'organisation**

Les lignes départementales pénétrant sur le territoire de la Communauté d'Agglomération continuent d'y charger des voyageurs, sur le même itinéraire et aux mêmes points d'arrêt.

De commun accord entre parties, leurs itinéraires et horaires peuvent être adaptés afin de mieux les coordonner avec les autres services urbains.

Conformément à l'article 5.6, et à la demande de la Communauté d'Agglomération, des renforts spécifiques peuvent être mis en œuvre par le Département pour étoffer la section urbaine de ces lignes. Selon les cas, ces renforts sont décidés par la Communauté d'Agglomération qui passe directement commande au titulaire de la ligne départementale (Article 35 du Code des Marchés Publics) ou bien qui transmet la demande au Département qui la répercute dans sa propre convention avec le transporteur ou bien dans le cadre d'un groupement de commandes.

A l'intérieur du territoire communautaire, seule la tarification urbaine est applicable.

### **6.2. Tarification**

La Communauté d'Agglomération fixe les tarifs applicables à l'intérieur de son périmètre, ainsi que les catégories tarifaires donnant droit à certaines réductions.

Les lignes départementales sont accessibles aux titulaires de titres urbains, dans les portions de lignes intégrées au périmètre communautaire.

L'admission de voyageurs munis de titres urbains dans les lignes départementales s'effectue dans la limite des places disponibles. Sauf clause contraire, ni le Département ni le titulaire de la ligne départementale n'ont l'obligation de fournir des renforts de capacité.

La Communauté d'Agglomération peut imposer la validation des titres urbains à bord des lignes départementales pour le trafic local. Si cette validation nécessite des équipements billettiques compatibles avec ceux du réseau urbain, la Communauté d'Agglomération les met gratuitement à disposition du transporteur, ou bien un équipement commun aux réseaux départementaux et communautaires est prescrit conjointement par les deux autorités organisatrices. Le titulaire de la ligne assume le montage, le démontage éventuel, et l'entretien des équipements.

Les titulaires des lignes départementales bénéficient d'une avance de dotation de titres urbains pour vente à bord, à titre gratuit mais remboursable en fin de contrat. Ils se réapprovisionnent contre remboursement auprès de la Communauté d'Agglomération ou de son exploitant. En fin de contrat, l'avance remboursable doit être restituée, soit en stock d'inventaires, soit en numéraire.

Les titulaires de titres de transport départemental (hors scolaires subventionnés) bénéficient d'une correspondance gratuite sur le réseau urbain à raison d'un aller-retour par jour. Il en va de même pour les titulaires d'abonnements scolaires subventionnés, dans la limite d'un contingent de ..... abonnés annuels. Les abonnements de correspondance au-delà de ce contingent sont achetés par le Département à un prix unitaire qui ne peut excéder le prix public le plus avantageux offert sur le réseau.

### **6.3. Régime économique**

Le rétablissement des conditions économiques initiales du réseau départemental suppose le maintien des recettes commerciales antérieures. Mais, d'un autre côté, la Communauté d'Agglomération intervient fortement, en matière tarifaire et sous d'autres aspects des niveaux de service offerts.

La Communauté d'Agglomération rachète au Département la clientèle commerciale des communes nouvellement rattachées. Le rachat s'effectue sous forme d'une compensation forfaitaire annuelle versée (au titulaire de la ligne/au Département) fractionnée trimestriellement.

Le montant de ce rachat est déterminé sur la base des évaluations rappelées en annexe 2. Il est revalorisé selon les conditions des contrats départementaux.

## **7. EVOLUTION DES RESEAUX : Pour une cohérence des réseaux de transport collectif et Intermodalité**

Toutefois, les deux parties signataires s'engagent à tout mettre en œuvre pour conserver des réseaux de transport collectif cohérents et transparents pour l'usager.

### **7.1. Evolution des réseaux départementaux et communautaires**

Les deux parties conviennent de l'intérêt d'une cohérence de moyens et de fonctionnement (notamment en termes de niveau d'offres, de qualité, d'information voyageurs et de tarifs) à réaliser entre leurs deux réseaux respectifs.

En effet, dans un souci de cohésion sur le territoire et de lisibilité, et conformément à l'article 3.4, elles s'engagent à se concerter mutuellement sur toute évolution ou restructuration majeure de leurs réseaux.

### **7.2. Evolution des dessertes sur l'axe des lignes pénétrantes**

Concernant plus particulièrement la desserte des axes des lignes pénétrantes, les parties signataires s'engagent à étudier et mettre en œuvre de façon conjointe toute étude du réseau qu'elles gèrent. Elles réfléchiront en concertation à un cahier des charges commun définissant les obligations de service public du réseau communautaire qu'il soit organisé par la Communauté d'Agglomération ou par le Département et pourront, le cas échéant, lancer les



consultations de mise en concurrence de façon groupée. En tout état de cause, elles seront consultées lors du choix du délégataire et du prestataire et pourront s'associer utilement lors des phases de négociation avec les transporteurs.

#### **7.3. Coordination tarifaire**

En complément de l'article 6.2, la Communauté d'Agglomération et le Département du Finistère conviennent d'engager une recherche commune pour une coordination tarifaire et une mise en place de tarification intermodale. Les deux parties s'engagent également à réfléchir à équiper leurs réseaux respectifs avec des obitérateurs compatibles, et à imposer cette standardisation à leurs futurs délégataires de services publics.

A cet effet, elles engageront des démarches conjointes de recherche de financement auprès des autorités de l'Etat, et y associeront, le cas échéant, d'autres partenaires comme la Région de Bretagne et la SNCF.

#### **7.4. Equipement des arrêts et abris-bus**

Le Département du Finistère et la Communauté d'Agglomération s'engagent à entreprendre une réflexion commune sur l'implantation, la gestion et l'entretien des points d'arrêts et abris. Dans tous les cas, l'espace disponible pour l'information sera réparti entre le réseau départemental et le réseau communautaire.

#### **7.5. Pôles d'échange**

La Communauté d'Agglomération s'engage à intégrer les transports départementaux aux nouveaux pôles d'échange qu'elle déciderait de créer. Le Département du Finistère assumera en contrepartie sa quote-part des investissements correspondants.

#### **7.6. Conditions de circulation**

La Communauté d'Agglomération veillera à ne pas pénaliser de façon discriminatoire les transports départementaux dans les plans de circulation qu'elle mettra en place. Dans toute la mesure du possible, les priorités de circulation seront ouvertes aux transports départementaux, et prioritairement à ceux qui assurent des compléments à l'intérieur du périmètre des transports urbains et/ou qui offrent des complémentarités tarifaires grâce aux obitérateurs compatibles.

#### **7.7. Schéma Départemental des Déplacements**

Par ailleurs, en janvier 1999, le Département du Finistère a souhaité mettre en œuvre un Schéma Départemental des Déplacements afin de disposer d'orientations stratégiques cohérentes et de développer les transports collectifs.

A ce titre, les parties conviennent d'étudier la mise en œuvre des orientations du Schéma Départemental des Déplacements par l'Assemblée délibérante, afin que le réseau communautaire puisse s'intégrer et fonctionner en parfaite cohérence avec le réseau départemental, voire régional.

#### **7.8. Lancement d'actions pilotes**

Conformément aux dispositions précédentes, la Communauté d'Agglomération et le Département du Finistère mèneront conjointement des actions pilotes ou des expérimentations, valorisant le réseau de transport collectif, soit sur le territoire même de la Communauté d'Agglomération, soit sur des dessertes permettant l'amélioration de l'ancrage du territoire communautaire au territoire départemental.

**8. DISPOSITIONS FINANCIERES****8.1. Transfert financier du Département à la Communauté d'Agglomération**

Le Département transfère annuellement la somme forfaitaire de ..... au titre de la participation aux transports scolaires rattachés à la Communauté d'Agglomération. Le détail de ce montant figure en annexe 2.

**8.2. Chiffre d'affaires garanti par la Communauté d'Agglomération au réseau départemental**

La Communauté d'Agglomération garantit un chiffre annuel de ..... Le détail par ligne est donné en annexe 2.

Dans le cas où les abonnements scolaires seraient remplacés par des prestations équivalentes, le taux de marge sur coûts directs (qui sont : frais kilométriques, main d'œuvre de conduite, annuités de financement des véhicules) est de 25 %.

**8.3. Rachat de la clientèle commerciale communautaire**

La Communauté d'Agglomération verse au Département ou aux titulaires des lignes respectives un montant forfaitaire annuel de ..... réputé couvrir les recettes commerciales réalisées en trafic local à la date de prise d'effet du présent protocole. Le détail par ligne est donné en annexe 2.

Dans le cas où elle verse ces montants directement aux titulaires des lignes, elle transmet au département les montants de compensation de clientèle commerciale ainsi que ceux des autres compensations éventuelles.

**8.4. Révision des montants**

Le montant financier visé à l'article 8.1 est révisé au moyen des Index applicables à la DGD départementale au 1<sup>er</sup> septembre de chaque année scolaire.

Les montants financiers visés aux articles 8.1 et 8.2 sont révisés selon les conditions d'actualisation des contrats départementaux.

**8.5. Modalités de règlement**

Le montant visé au § 8.1 est mandaté en trois fois à chaque début de trimestre scolaire sur le compte transport de la Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix géré par le délégataire pour le compte de la collectivité, soit 40 % du montant au 1<sup>er</sup> trimestre de l'année scolaire, 30 % pour les deuxième et troisième trimestres.

Dans le cas où la contribution de la communauté d'agglomération au fonctionnement économique des lignes régulières départementales (concernant les abonnements scolaires et la clientèle commerciale) est réglée au Département, cette dernière est versée à la fin de chaque trimestre scolaire. Le Département se charge de la reverser aux titulaires respectifs des lignes départementales. En tout état de cause, les montants visés aux articles 8.2 et 8.3 sont versés aux titulaires aux conditions des conventions de délégation ou des marchés de prestation des titulaires des lignes départementales.

**Liste des annexes**

- Annexe 1 : Données descriptives du transport scolaire
- Annexe 2 : Montant des transferts financiers
- Annexe 3 : Exemples

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

Annexe 4 : Modalité de calcul des subventions départementales et des participations familiales pour les transports scolaires

QUIMPER, le

Pour le Département du Finistère,  
Le Président

Pour la Communauté d'Agglomération  
du Pays de Morlaix,  
La Présidente

**Document n°V-3 : Protocole de coopération intermodale entre le Conseil général du Finistère et Brest Métropole Océane en date du 1er janvier 2006**

---

**PROTOCOLE DE COOPERATION INTERMODALE**

**En date du 1er janvier 2006**

---

Entre la Communauté Urbaine de Brest, dénommée Brest métropole océane, représentée par M. François CUILANDRE, Président de la Communauté Urbaine de Brest, agissant en vertu d'une délibération en date du...

et

le Département du Finistère, représenté par M. Pierre MAILLE, Président du Conseil général du Finistère, agissant au nom du Département en vertu d'une délibération en date du ...

Il est convenu ce qui suit :

**PREAMBULE**

Le Département, organisateur des transports routiers interurbains de personnes a posé, dans son Schéma Départemental des Déplacements, un principe de cohérence des différentes politiques publiques et notamment de celles en termes de transports collectifs.

Brest métropole océane, organisateur de transports collectifs sur le périmètre urbain, a acté dans son Plan des Déplacements Urbains, la nécessité de relations poussées entre le Pays de Brest et l'agglomération brestoise (projet n° 2) ainsi que d'une synergie entre les différents réseaux de transport (projet n° 3).

C'est dans ces conditions que le Département du Finistère et Brest métropole océane s'accordent sur l'intérêt d'une coopération effective visant l'amélioration du service public de transport collectif dans son ensemble. Ce processus de coopération se construira par étapes pragmatiques et réalistes. Il débutera par la mise en œuvre d'une tarification intermodale sur la base du tarif départemental, telle que définie dans le présent protocole.

Les parties s'entendent pour poursuivre cette coopération vers une tarification plus intégrée et plus transparente permettant un libre échange entre les deux réseaux de transport (dans la limite de validité du titre choisi par l'utilisateur), ainsi qu'une refonte des deux réseaux de transport public.

**1. OBJET ET DUREE**

**1.1. - Objet**

Le présent protocole détermine les conditions de coopération entre Brest métropole océane et le Département, en vue de la mise en œuvre d'une tarification intermodale. Ce protocole précise leurs engagements réciproques, le niveau tarifaire appliqué, ainsi que les règles de répartition du coût de la mesure.

**1.2. - Durée**

Ce protocole est souscrit pour une période initiale de 3 ans, prenant effet le 1er janvier 2006, et tacitement reconductible par périodes triennales.



Durant la 1<sup>ère</sup> année de fonctionnement, cette coopération peut être résiliée à tout moment par l'une ou l'autre des parties avec un préavis de 3 mois sous forme de pli recommandé avec accusé de réception. Par la suite, le protocole peut être résilié à chaque date anniversaire par l'une ou l'autre des parties avec un préavis de 8 mois sous forme de pli recommandé avec accusé de réception.

## **2. PRINCIPLE DE COOPERATION**

La politique de coopération repose sur les 3 principes suivants :

### **2.1. - Autonomie de gestion**

Chaque organisateur conduit librement sa propre politique de transport, dans le respect des dispositions communes par le présent protocole.

### **2.2. - Neutralisation des mécanismes financiers et continuité des financements courants**

Toutes choses égales par ailleurs, la coopération mise en œuvre ne doit pas occasionner de transferts de charges et/ou de recettes pour l'une ou l'autre des parties hormis ceux précisés à l'article 4.1 du présent protocole et à l'annexe 2, et partagés entre les parties signataires. Ces transferts sont réputés établis sur des hypothèses de calculs sincères et vérifiables. Au cas où les conséquences financières estimées dans l'annexe 2 bis par l'une ou l'autre autorité organisatrice seraient manifestement erronées (sous-estimation comme surestimation des charges réelles entraînées par ce projet), les parties signataires s'entendent de se rencontrer dans les plus brefs délais et de redéfinir au vu d'éléments précis et justifiables, les bases de calcul de référence.

Les charges supplémentaires liées à la seule application de mécanismes contractuels, sans modification des prestations assurées, ou qui sont dues à une évolution décidée par l'autorité organisatrice, des mécanismes contractuels entre elle et son (ses) exploitant(s) ne peuvent être imputées à l'autre partie.

De la même façon, l'évolution du niveau tarifaire comme de la gamme tarifaire par l'une ou l'autre des parties peut nécessiter une redéfinition des bases de calcul de référence sans que pour autant l'autorité organisatrice responsable de ces évolutions ne puisse obliger l'autre partie à prendre en charge tout ou partie des conséquences de sa propre décision.

En effet, et d'une façon plus large, une décision prise unilatéralement par l'une des autorités organisatrices ne doit pas entraîner de conséquence sur la charge financière des autres autorités organisatrices. Elle ne doit pas davantage perturber l'économie des contrats passés avec les transporteurs. A défaut les conséquences éventuelles feront l'objet d'une compensation immédiatement applicable.

### **2.3. - Phase expérimentale/poursuite du processus de coopération**

Dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> année de mise en œuvre, les parties s'engagent à réaliser des bilans trimestriels ainsi qu'un bilan récapitulatif annuel afin de vérifier les hypothèses émises, finaliser et préciser les conséquences financières pour chacune et les bases de calcul de référence telles que précisées à l'article 4.1 et aux annexes 2 et 2 bis.

Par la suite, une réunion au moins annuelle sera organisée à l'instigation de la plus diligente des parties afin de dresser le bilan des conditions de la coopération passée, d'harmoniser les projets en cours et de régler toute question en suspens non prise en compte dans le présent protocole.



### **3. DE LA COOPERATION TARIFAIRE**

#### **3.1. - Principes de la tarification combinée**

La mise en œuvre de la tarification combinée s'effectue sur la base du titre départemental : tout détenteur d'un titre départemental valide peut accéder au réseau urbain dans la limite de validité de son titre départemental et dans les mêmes conditions que tout détenteur d'un titre urbain de même type, et ce sans surcoût pour lui.

#### **3.2. - Modalités d'accès au réseau urbain**

L'admission de voyageurs munis de titres départementaux dans les lignes urbaines s'effectue dans la limite de l'offre urbaine existante. Brest métropole océane n'a pas l'obligation de fournir des renforts de capacité nécessités expressément par l'afflux d'utilisateurs munis de titres départementaux.

Les modalités d'accès des voyageurs munis de titres départementaux au réseau urbain sont précisées en annexe 1 du présent protocole.

#### **3.3. - Distribution-vente**

Brest métropole océane s'engage à ce que le ticket tarif normal départemental (2 €) soit vendu à bord des bus.

Le Département, quant à lui s'engage à homogénéiser l'image de ces titres départementaux et à délivrer des tickets compostables dans les bus.

Les deux parties s'engagent à reprendre dans leurs différents supports d'information voyageurs toutes les informations nécessaires à l'utilisateur et ce dans un esprit de communication la plus large possible.

Par ailleurs, afin de valoriser l'opération «Bus des plages» désormais organisée par le département, Brest métropole océane s'engage à faire la promotion chaque été de l'ensemble des lignes départementales à destination des plages à partir de Brest.

#### **3.4. - Relations avec les exploitants**

Brest métropole océane et le Département font leur affaire de l'application de l'ensemble des dispositions du présent protocole par leurs exploitants respectifs. Des avenants aux contrats existants préciseront les obligations des exploitants pour l'application de la coopération tarifaire ainsi que les relations à établir entre les exploitants interurbains et urbain. Par ailleurs les parties signataires veilleront à ce qu'en cas d'accord de pool à intervenir entre les exploitants interurbains ou leur représentant et le délégataire du réseau urbain, ce dernier soit conforme aux objectifs et dispositions du présent protocole. Elles pourront servir de conciliateurs en cas de litige ou différend entre les exploitants interurbains et urbain.

En tout état de cause, la dénonciation du pool par l'un des exploitants ne pourra pas aboutir à la remise en cause de la coopération tarifaire décidée par leurs autorités organisatrices.

Enfin l'application de cette coopération tarifaire devra faire l'objet, la première année de mise en œuvre, de bilans trimestriels et d'un bilan annuel récapitulatif validé par les transporteurs interurbains et urbains notamment pour préciser les conséquences financières pour chacun. Ces bilans approuvés par l'ensemble des exploitants seront transmis aux autorités organisatrices de transport. Le bilan annuel récapitulatif validé par les exploitants devra être fourni au plus tard le 30 janvier de l'année  $n + 1$ .

Il est rappelé l'importance du bilan de la première année de fonctionnement devant amender éventuellement les conséquences financières détaillées en annexe 2 bis et à en forfaitiser leur montant pour les années suivantes.

Pour les années suivantes, les exploitants devront fournir un bilan annuel financier technique et qualitatif.

#### **4. DISPOSITIONS FINANCIERES**

##### **4.1. - Le calcul du montant de la mesure**

Les conséquences financières de la mise en œuvre de la coopération tarifaire telles que décrites à l'article 3 ont été évaluées à offre constante c'est-à-dire sans ajout de moyens supplémentaires pour l'une ou l'autre des parties.

Ces conséquences sont explicitées à l'annexe 2 du présent protocole, ainsi que leurs modalités de calcul et de prise en charge.

D'un point de vue global, les conséquences financières précisées à l'annexe 2 bis ont été estimées à partir d'hypothèses comportementales et de stratégies d'achat a priori et devront faire l'objet d'une forfaitisation au vu d'une année de fonctionnement. Ainsi, toutes les conséquences financières pouvant être comptabilisées a posteriori seront calculées au réel au vu des bilans et comptages de la première année de mise en œuvre de la coopération tarifaire.

Il est expressément entendu que seules sont prises en compte les pertes financières mécaniquement générées par la coopération tarifaire au regard des recettes existantes avant la mise en œuvre de cette mesure.

Les conséquences financières ne pouvant pas être comptabilisées a posteriori feront l'objet de recoupements de données à la disposition des autorités organisatrices pour vérifier les hypothèses de calcul de départ.

Une fois ces conséquences financières validées mutuellement par les parties signataires et dans un souci de gestion simplifiée, celles-ci seront forfaitisées en un coût unique pour les années ultérieures. Cette forfaitisation des pertes financières générées par la coopération tarifaire fera l'objet d'un avenant et d'une remise à jour des annexes financières du présent protocole. Si le bilan de la première année de fonctionnement ne permet pas d'entériner des coûts fiables et pérennes, les mesures évoquées pour la première année pourront être prolongées à l'année suivante.

##### **4.2. - Prise en charge des coûts générés par la tarification combinée - clé de répartition**

Le coût restant à la charge de l'une des parties, en l'espèce Brest métropole océane, est réparti à parité entre les deux signataires de la façon suivante :

$$M = (C^{BMO} - C^{CG})/2$$

Où :

- *M* est le montant restant à charge et sera donc versé par le Département à Brest métropole océane.
- *C<sup>BMO</sup>* est le coût de la coopération tarifaire généré par l'application du présent protocole sur le réseau urbain
- *C<sup>CG</sup>* est le coût de la coopération tarifaire généré par l'application du présent protocole sur le réseau interurbain

##### **4.3. - Révision des montants**

Le montant à répartir entre autorités organisatrices est actualisé selon l'évolution des tarifs publics urbains. L'actualisation est pratiquée à la date anniversaire du présent protocole sur la base des taux pratiqués sur le tarif moyen pondéré urbain votés par Brest métropole océane l'année précédente.

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

Il est calculé sur l'année scolaire de référence 2004-2005 et sur les tarifs urbains en vigueur au 1<sup>er</sup> avril 2005.

#### **4.4. - Modalité de règlement**

##### **4.4.1. - 1<sup>ère</sup> année expérimentale**

Le montant dû à Brest métropole océane est mandaté en 3 fois à Brest métropole océane, soit 30 % du montant pour les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> trimestres de l'année scolaire n et 40 % pour le 1<sup>er</sup> trimestre de l'année scolaire n+1. Les 2 premiers mandatement se font à chaque début de trimestre scolaire au vu du montant prévisionnel du montant forfaitisé à répartir indiqués en annexe 2. Le dernier mandatement correspondant au 1<sup>er</sup> trimestre de l'année scolaire n+1 se fait après la 1<sup>ère</sup> année de fonctionnement au vu de son bilan validé par les 2 parties et d'une remise à jour des annexes financières du présent protocole sauf en cas d'application du dernier alinéa de l'article 4.1.

##### **4.4.2. - Années suivantes**

Le montant forfaitisé à répartir au vu du bilan de la première année de mise en œuvre et pour moitié pris en charge par le Département conformément à l'article 4-2 est mandaté en 3 fois à chaque début de trimestre scolaire à Brest métropole océane, 30 % du montant dû à Brest métropole océane pour les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> trimestres de l'année scolaire n et 40 % du montant pour le 1<sup>er</sup> trimestre de l'année scolaire n+1.

#### **5. LITIGES**

Si une ou plusieurs dispositions de la présente convention se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions garderont toute leur force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présenteraient un caractère substantiel. Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition valide aussi similaire que possible ayant un effet équivalent.

Tout différend survenant entre les parties devra faire l'objet d'une tentative de conciliation. A défaut d'accord, le différend sera porté devant le tribunal administratif compétent.

Quimper, le

Pour le Département du Finistère,

Pour Brest Métropole Océane

LE PRESIDENT,

LE PRESIDENT,

Pierre MAILLE

François CULLANDRE

#### **Liste des annexes**

- Annexe 1 : modalités de l'intermodalité
- Annexe 2 et annexe 2 bis : conséquences financières - détails
- Annexe 3 : grilles tarifaires au 1<sup>er</sup> septembre 2005



---

## **ANNEXE 2 AU PROTOCOLE DE COOPERATION INTERMODALE EN DATE DU 1<sup>er</sup> janvier 2006**

### **Conséquences financières de la coopération tarifaire - Détails**

---

Les conséquences financières de la mise en œuvre de la coopération tarifaire sont de 4 ordres :

#### **1- La perte de recettes directes pour le réseau urbain**

Elle est constituée des achats des utilisateurs Interurbains qui, avant la mise en œuvre de cette mesure, utilisaient le réseau urbain et qui désormais vont pouvoir y avoir accès gratuitement.

Nonobstant les dispositions de l'article 2.2. du présent protocole, le montant forfaitaire prévisionnel annuel de 40 579 € T.T.C. est réputé couvrir les pertes de recette directes du réseau urbain. Néanmoins pour la 1<sup>ère</sup> année de mise en œuvre, le calcul de ce montant étant effectué à partir d'hypothèses comportementales, Brest métropole océane devra pouvoir justifier cette perte au vu des rapports d'activité ou de tout autre élément fournis par son délégataire. Si ces rapports faisaient apparaître une perte de recettes supérieure ou moindre que celle actée dans le présent protocole, les parties s'entendent de se rencontrer dans les plus brefs délais pour repréciser son montant. Cette comparaison s'effectue en neutralisant les évolutions normales de trafic et de recettes du réseau urbain.

En cas d'évolution substantiellement non conforme aux hypothèses de départ ou pour s'assurer du bien fondé du recalage effectué, les dispositions ci-dessus pourront être prolongées au-delà de la 1<sup>ère</sup> année d'expérimentation.

#### **2- Les risques de transferts de recettes d'un réseau à l'autre**

Ils s'expliquent par le changement probable de comportements et de stratégies d'achat des utilisateurs pouvant être induits par cette mesure. Ces risques concernent principalement le réseau urbain et 3 types de titres (abonnement scolaire demi-pensionnaire, abonnement mensuel, abonnement mensuel étudiant).

Seul le coût résiduel de ces transferts est pris en compte dans les échanges financiers entre autorités organisatrices c'est-à-dire le différentiel entre recettes anciennement perçues par le réseau urbain et recettes nouvellement perçues par le réseau Interurbain résultant de la différence des tarifs entre les deux réseaux et/ou de la mise en œuvre de la correspondance gratuite. En effet, les recettes concernées étant reportées d'un réseau sur l'autre, elles devront être reversées directement au réseau urbain ou à son représentant légalement mandaté soit entre les exploitants Interurbains bénéficiaires (ou son groupement d'entreprises dûment mandaté) et l'exploitant urbain soit en cas d'impossibilité avérée par l'intermédiaire des autorités organisatrices de transport.

Dans la mesure où ces transferts concernent majoritairement des flux pouvant être mis en exergue au vu de la situation réelle, les parties conviennent d'en établir son montant forfaitairement et pour la durée du présent protocole à partir des bilans trimestriels et du bilan annuel récapitulatif à fournir par les exploitants Interurbains et urbains au plus tard pour le 30 janvier de l'année n+1 et ce dans les plus brefs délais après réception dudit bilan annuel.

### **3- La modification de perception de recettes du réseau Interurbain**

Cette modification correspond à la vente réalisée du ticket unitaire départemental plein tarif par le réseau urbain Bibus. Cette modification sera quantifiée par les exploitants Interurbains à chaque admission d'un utilisateur ayant un titre valide, préalablement composé dans le bus. L'exploitant urbain bénéficiera d'une avance de dotation de titres tarif normal par vente à bord, à titre gratuit mais remboursables en fin de contrat, l'avance. Il se réapprovisionnera contre remboursement auprès du groupement d'entreprises Interurbains. En fin de contrat, l'avance remboursable doit être restituée, soit en stock d'inventus, soit en numéraire.

### **4- Les risques de coûts générés par les mécanismes contractuels entre les autorités organisatrices de transport et les exploitants induits par les transferts de recettes précédemment décrites.**

Ces risques concernent principalement le réseau Interurbain.

En effet toute augmentation de ventes de titres qu'elle soit due à une augmentation réelle de fréquentation ou à une stratégie tarifaire des utilisateurs sans modification de la fréquentation du réseau Interurbain comme du réseau urbain, donne lieu à compensation du Département. Si de telles évolutions sont globalement prises en compte dans les dispositifs contractuels pour les catégories tarifaires dites commerciales, il n'en est rien pour les abonnements scolaires demi-pensionnaires où tout titre vendu donne le droit à l'exploitant à compensation départementale.

Considérant que bien que cette délivrance soit soumise à fréquentation réelle du réseau Interurbain, mais que cette condition sera difficilement contrôlable et applicable, et conformément aux dispositions de l'article 2.2., le Département s'engage à modifier les dispositions de compensation concernant l'abonnement scolaire pour les élèves originaires des communes concernées par un éventuel transfert tarifaire.

\*\*\*\*\*

Le montant forfaitisé restant à charge est arrêté par les deux autorités organisatrices à partir des éléments ci-dessus. Pour la 1<sup>ère</sup> année, son montant prévisionnel s'élève à 55 540 € TTC et sera pris en compte pour l'application de l'article 4.4.

Le montant prévisionnel du reversement des recettes du réseau Interurbain au réseau urbain est évalué à 46 796 € TTC.

## Annexe 1 du protocole de coopération intermodale : modalités de l'intermodalité

1/2

Type de titre départemental	Modalités d'utilisation interurbaine	Modalités d'utilisation urbaine (intermodalité)	Modalités de contrôle / précisions
Réseau car Penn ar Bed			
Abonnement interne annuel	Carte nominative 1 aller/retour par semaine	Libre accès au bus sur présentation de la carte	Présentation de la carte interne au contrôleur urbain. La carte départementale doit avoir la pastille Bibus
Abonnement demi-pensionnaire	Carte nominative 1 aller/retour par j. scolaire	Libre accès au bus sur présentation de la carte, en jour et période scolaires	Présentation de la carte départementale au contrôleur urbain. La carte départementale doit avoir la pastille Bibus
Abonnement mensuel	Carte nominative + coupon mensuel valable le mois en cours sur la ligne	Libre accès au bus sur présentation de la carte	Présentation de la carte départementale au contrôleur urbain
Abonnement mensuel étudiant	Carte nominative + coupon mensuel valable le mois en cours sur la ligne	Libre accès au bus sur présentation de la carte	Présentation de la carte départementale au contrôleur urbain
Cartes 5 et 10 voyages	Carnet de 5 ou 10 tickets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Trajet initial dans le car</i> L'utilisateur présente ou achète son ticket départemental au conducteur interurbain. Datage et poinçonnage systématiques du ticket (par valideur ou tout autre moyen). Dans le bus le ticket est composé et est valable 1 heure après oblitération.</li> <li>• <i>Trajet initial dans le bus</i> L'utilisateur compose son ticket départemental. Le ticket est valable 1 heure après oblitération</li> <li>L'utilisateur le remet au conducteur interurbain qui le contrôle (date) et lui remet en contrepartie une contremarque (spécifique à 0 €) émise par le pupitre valideur</li> </ul>	
Ticket unité à 2 € (4/6 € pour la ligne Quimper/Brest)	Variable pour un aller simple	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Trajet initial dans le car</i> L'utilisateur présente ou achète son ticket départemental au conducteur interurbain. Datage et poinçonnage systématiques du ticket (par valideur ou tout autre moyen). Dans le bus le ticket est composé et est valable 1 heure après oblitération</li> <li>• <i>Trajet initial dans le bus</i> L'utilisateur présente ou achète son ticket au conducteur urbain et le compose. Le ticket est valable 1 heure après oblitération</li> <li>L'utilisateur le remet au conducteur interurbain qui le contrôle (date) et lui remet en contrepartie une contremarque (spécifique à 0 €) émise par le pupitre valideur</li> <li>Pour la ligne Quimper/Brest, l'utilisateur règlera au besoin le coût restant de son trajet. Le conducteur interurbain lui délivrera une contremarque complémentaire</li> </ul>	Complages spécifiques sur ce titre pour chiffrer les ventes effectuées par Bibus. Les interurbains fourniront une dotation initiale de titres à Bibus qui se réapprovisionnera contre remboursement

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

#### Annexe 1 du protocole de coopération intermodale : modalités de l'intermodalité(suite) 2/2

Type de titre	Modalités d'utilisation	Modalités d'utilisation urbaine (intermodalité)	Modalités de contrôle / précisions
<b>Ticket Roulez Jeunesse</b>	Vaïable pour un aller simple avec période de validité selon certaines lignes	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Trajet initial dans le car</i> L'utilisateur présente ou achète son ticket départemental au conducteur interurbain. Datage et poinçonnage systématiques du ticket (par valideur ou tout autre moyen) Dans le bus le ticket est composé et est valable 1 heure après oblitération</li> <li>▪ <i>Trajet initial dans le bus</i> : uniquement si l'utilisateur a pris la précaution d'acheter un retour d'avance Compostage dans le bus. Le ticket est valable 1 heure après oblitération</li> <li>▪ L'utilisateur le remet au conducteur interurbain qui le contrôle (date) et lui remet en contrepartie une contremarque (spécifique à 0 €) émise par le valideur valideur</li> </ul>	
<b>Ticket aide à la mobilité</b>	Vaïable pour un aller simple	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Trajet initial dans le car</i> L'utilisateur présente ou achète son ticket départemental au conducteur interurbain. Datage et poinçonnage systématiques du ticket (par valideur ou tout autre moyen) Dans le bus le ticket est composé et est valable 1 heure après oblitération</li> <li>▪ <i>Trajet initial dans le bus</i> : uniquement si l'utilisateur a pris la précaution d'acheter un retour d'avance. Cf. ticket roulez jeunesse</li> </ul>	<p>Ticket à composer + présentation de la carte aide à la mobilité au contrôleur urbain</p> <p>Vente uniquement dans les cars</p>

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

#### ANNEXE 2 BIS

##### Estimation des conséquences financières - Détail

Type de titre	coût net pour les Autorités organisatrices de transport (€ TTC)
Abonnement Interne	1 505
Abonnement mensuel	1 510
Abonnement mensuel étudiant	7 791
Abonnement scolaire	24 840
Carte 5 voyages	215
Carte 10 voyages	3 825
Billet unité	7 748
Ticket Roulez Jeunesse	5 985
Ticket Aide à la mobilité	2 123
<b>Totaux</b>	<b>55 540</b>

Flux financiers entre exploitants urbain et interurbains	€ TTC
transfert recettes de Bibus vers Interurbains	46 796
perception recettes Interurbaines par Bibus pour le compte des Interurbains	21 693



## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

#### ANNEXE 3 DU PROTOCOLE DE COOPERATION INTERMODALE : GRILLE TARIFAIRE AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2006

CUB		Conseil Général Du Finistère
	<b>gratuité</b>	<b>gratuité</b>
Bénéficiaires	Les enfants de moins de 4 ans (livret de famille) Les aveugles civils (carte personnelle "Canne Blanche" ou "Cécité") Les accompagnateurs de personnes aveugles ou handicapées moteurs (Etre effectivement en voyage d'accompagnement et présenter une carte d'accompagnateur agréé)	Enfants de moins de 4 ans accompagnés d'un adulte
	<b>Ticket unité</b>	<b>Ticket unité</b>
Durée de validité	1 heure de voyages illimités après obtération	
Conditions d'utilisation	Aucune. Oblitérer ticket unité lors du premier voyage. Correspondance gratuite sauf Brest Quimper Vendu à bord des bus par les conducteurs	
Justificatif(s) à présenter	Aucun.	Aucun.
Prix unitaire TTC	1,10 €	2,00 € (2, 4, 6 € pour Brest Quimper)
	<b>Ticket journée</b>	
Durée de validité	1 journée de voyages illimités après obtération	
Conditions d'utilisation	Vendu à l'unité à bord des bus et par les Relais et le Bibus Accueil	
Justificatif(s) à présenter	Aucun.	
Prix unitaire TTC	3,00 €	
	<b>Tarif groupe</b>	
Durée de validité		
Conditions d'utilisation	A partir de 10 personnes	
Justificatif(s) à présenter		
Prix unitaire TTC	0,57 €	
		<b>Carte 6 voyages</b>
Durée de validité		6 mois
Conditions d'utilisation		Carte non nominative. Correspondance gratuite sauf Brest Quimper
Justificatif(s) à présenter		Aucun.
Prix unitaire TTC		8,00€ (8, 16, 24 € pour Brest Quimper)
	<b>Carnet de 10 tickets</b>	<b>Carte 10 voyages</b>
Durée de validité		1 an
Conditions d'utilisation	Titre valable une heure après obtération.	Carte non nominative. Correspondance gratuite sauf Brest Quimper
Justificatif(s) à présenter	Aucun	Aucun.
Prix unitaire TTC	8,45 €	14,00€ (14, 28, 42 € pour Brest Quimper)
	<b>Carnet 10 tickets (Tarif réduit)</b>	<b>Aide à la mobilité</b>
Durée de validité		Libre circulation
Conditions d'utilisation	Titre valable une heure après obtération.	Ticket à l'unité
Justificatif(s) à présenter	Voir ci-dessous	Sur présentation carte établie par CCAS
Prix unitaire TTC	6,15 €	0,75 €
		<b>Roulez jeunesse</b>
Durée de validité		Ticket à l'unité – validité suivant fiches horaires
Conditions d'utilisation		Finistériens de – de 25 ans
Justificatif(s) à présenter		Correspondance gratuite sauf Brest Quimper
Prix unitaire TTC		1,50 € (1,50/ 2,25/ 3 € pour Brest Quimper)
	<b>Coupon Enfanceuse Mensuel</b>	<b>Abonnement mensuel</b>
Durée de validité	Du 1 <sup>er</sup> au dernier jour du mois de façon illimitée	Du 1 <sup>er</sup> au dernier jour du mois. Correspondance gratuite sauf Brest/Quimper
Conditions d'utilisation	Aucune. Etablissement carte au bibus accueil.	Carte nominative
Justificatif(s) à présenter	Photo, pièce d'identité (création de la carte)	
Prix unitaire TTC	30,10 €	40 € (40, 60, 80 € pour Brest Quimper)
	<b>Coupon Amphi+ (10 mois)</b>	
Durée de validité	8 mois du 1 <sup>er</sup> octobre à fin mai	
Conditions d'utilisation	Etre étudiant et avoir moins de 25 ans.	
Justificatif(s) à présenter	Photo + Carte d'étudiant au bibus accueil	
Prix unitaire TTC	189,70 €	

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

<b>Coupon Amphibi (Mensuel)</b>		<b>Abonnement mensuel étudiant</b>
Durée de validité	Du 1er au dernier jour du mois de façon illimitée	Du 1er au dernier jour du mois. Correspondance gratuite sauf Brest/Quimper
Conditions d'utilisation	Etre étudiant de moins de 25 ans.	carte étudiant
Justificatif(s) à présenter	Photo, carte étudiant. (En vente au bibus/accueil)	32 € (32, 48, 64 € pour Brest/Quimper)
Prix unitaire TTC	27,10 €	
<b>Coupon 3eool+ (Année scolaire)</b>		<b>Abonnement demi-pensionnaires</b>
Durée de validité	10 Mois du 1 <sup>er</sup> septembre au 30 juin	Année scolaire au mois 4 j/semaine
Conditions d'utilisation	Offre réservée aux écoliers, collégiens et lycéens. Vente au bibus/accueil.	Et. Scolaire public ou privé sous contrat avec l'Etat. Jusqu'au lycée y compris BTS et prépa et à + de 2 km
Justificatif(s) à présenter	Photo, pièce d'identité, certificat scolaire pour obtention de la carte.	Maxi 183 € (290€ pour subv. Minorée)
Prix unitaire TTC	243,90 €	Réduction selon nombre enfants (183/290, 122/193, 61/97, gratuite)
<b>Coupon 3eool (Mensuel)</b>		<b>Abonnement annuel interne</b>
Durée de validité	Du 1er au dernier jour du mois de façon illimitée	Année scolaire
Conditions d'utilisation	Réservée aux écoliers, collégiens et lycéens.	1 aller/retour par semaine. Correspondance gratuite sauf B/Quimper
Justificatif(s) à présenter	Photo, pièce d'identité, certificat scolaire au bibus/accueil.	
Prix unitaire TTC	27,10 €	90,00 € (90/135/180 € pour Quimper Brest)
<b>Coupon hebdomadaire (fréquence Amphi 3eool)</b>		
Durée de validité	Du lundi au dimanche soir de façon illimitée	
Conditions d'utilisation	Cf. carte mensuelle de même catégorie	
Justificatif(s) à présenter	Cf. carte mensuelle de même catégorie	
Prix unitaire TTC	8,60 €	
<b>Autres réductions</b>		<b>CUB</b>
		<b>Coupon Rythmo (+ Rythmo amphi / Rythmo 3eool)</b>
Durée de validité	Mensuel de façon illimitée	
Conditions d'utilisation	Sous certaines conditions de ressources	
Justificatif(s) à présenter	Cartes réalisées dans les mairies de quartier.	
Prix unitaire TTC	18,35 €	
		<b>Coupon Tempo (+ Tempo Amphi / Tempo 3eool)</b>
Durée de validité	Mensuel de façon illimitée	
Conditions d'utilisation	Sous certaines conditions de ressources	
Justificatif(s) à présenter	Renseignements auprès des mairies. Cartes réalisées dans les mairies des communes.	
Prix unitaire TTC	5 €	
<b>Tarif réduit CUB Bénéficiaires</b>		<b>Aide à la mobilité CG Bénéficiaires</b>
Les membres d'une famille nombreuse, d'au moins 3 enfants jusqu'à 18 ans (sur présentation Carte de réduction SNCF/Bibus "Familles Nombreuses")		Allocataires du RMI
Les enfants de 4 à 7 ans (sur présentation Livret de famille)		Demandeurs d'emploi avec montant ASSÉDIC inférieur à 80% du SMIC
Les personnes invalides de guerre (sur présentation Carte permanente de l'Office National des Anciens Combattants)		Allocataires de l'allocation adulte handicapé
Les personnes handicapées physiques (sur présentation Carte d'invalidité orange portant le taux du handicap)		Titulaire d'un CÉS ou d'un CEC
Les militaires jusqu'au grade de Quartier Maître Seconde (sur présentation Classe Carte militaire)		
Autres : voir tarifs ci-dessus		Parents isolés bénéficiaires de l'allocation parents isolés

***Document n°V-4 : Délibération de la Commission permanente du Finistère, 7 mai 2007, « Portail Internet d'information multimodale – Convention de financement »***

DEPARTEMENT DU FINISTERE

REPUBLIQUE FRANCAISE

## COMMISSION PERMANENTE

## Délibération

Séance du lundi 7 mai 2007

N° ordre : 2007-CP05-023	Page Rapport : 177
Direction : DDRB Service : DDRBDIR  N° Programme : 91  Libellé programme : TRANSPORTS Transports départementaux  Commission : de l'Aménagement, des Infrastructures et des Solidarités territoriales	

**Titre du Rapport : PORTAIL INTERNET D'INFORMATION MULTIMODALE -  
CONVENTION DE FINANCEMENT**

Par délibération du 2 octobre 2006, la Commission permanente a décidé de mettre en œuvre un portail Internet d'information multimodale pour permettre à tout utilisateur d'être renseigné sur l'intégralité de son déplacement quel que soit le réseau de transport collectif et ainsi compléter et parachever le portail Internet départemental existant.

Les huit Autorités Organisatrices de Transports finistériennes que sont la Région Bretagne, le Conseil général du Finistère, Brest Métropole Océane, Quimper-Communauté, Morlaix agglomération, le SIVU de Concarneau-Melgven et les Villes de Landerneau et Douarnenez ont accepté d'être partenaires d'un portail Internet intégrant tous les réseaux de transport.

Une telle démarche intégrée où toutes les Autorités Organisatrices de transport d'un département s'accordent sur un produit commun d'informations est novatrice en France (hors Ile de France) et a valeur d'exemplarité. Elle fait partie des actions de l'Agenda 21 voté en Assemblée, le 6 juillet 2006.

Les sept Autorités Organisatrices de transports ont accepté de financer à 50 % le coût de fonctionnement du site comme des évolutions techniques nécessaires à l'intégration de leurs données.

Le Département s'est engagé à prendre en charge les 50 % restants.

Dans ces conditions, le projet de convention, joint en annexe, a pour objet de confirmer ces engagements réciproques et de définir les modalités financières et techniques par lesquelles les partenaires apporteront leur concours.

Après en avoir délibéré, la Commission permanente du Conseil général décide :

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

- de donner son accord à la convention dont le projet figure en annexe,
- d'autoriser M. le Président à signer cette convention ainsi que tous les actes nécessaires à la mise en œuvre de cette délibération.

Pour le Président et par délégation,  
le Directeur de l'Assemblée,

André PINÇON

## CONVENTION DE FINANCEMENT DU PORTAIL INTERMODAL D'INFORMATION VOYAGEURS FINISTERIENS

**ENTRE LES SOUSSIGNES :**

- La Région Bretagne, représentée par M. Jean-Yves LE DRIAN, Président du Conseil régional, dûment habilité à signer la présente convention par délibération n° de la Commission permanente du approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président à la signer,
- Brest Métropole Océane, représentée par M. François CUILLANDRE, Président de la Communauté Urbaine de Brest, dûment habilité à signer la présente convention par délibération n° du conseil communautaire du approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président à la signer,
- Quimper-Communauté, représentée par M. Alain GERARD, Président de la Communauté d'agglomération de Quimper, dûment habilité à signer la présente convention par délibération n° du conseil communautaire du approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président à la signer,
- Morlaix-Communauté, représentée par M. Yvon HERVE, Président de la Communauté d'agglomération du Pays de Morlaix, dûment habilité à signer la présente convention par délibération n° du conseil communautaire du approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président à la signer,
- Le SIVU de Concarneau-Melgven, représenté par M. Jean-Claude TANGUY, Président du SIVU, dûment habilité à signer la présente convention par délibération n° du comité syndical du approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président à la signer,
- La Ville de Douarnenez, représentée par Mme Monique PREVOST, Maire, dûment habilité à signer la présente convention par délibération n° du bureau municipal du approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président à la signer,
- La Ville de Landerneau, représentée par M. Jean-Pierre THOMIN, Maire, dûment habilitée à signer la présente convention par délibération n° du bureau municipal du approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président à la signer,

**ET :**

- Le Département du Finistère, représenté par M. Pierre MAILLE, Président du Conseil général du Finistère, dûment habilité à signer la présente convention par délibération n° de la Commission permanente du approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président à la signer,
- Vu le marché n° 2003-115 de conception et constitution d'information voyageurs, notifié le 7 avril 2003, et conclu entre le Département du Finistère et EFFIA TRANSPORT SAS,
- Vu le marché n° 2006-171 complémentaire au marché cité ci-dessus notifié le 15 décembre 2006 et conclu entre le Département du Finistère et EFFIA TRANSPORT SAS,

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

Il a été convenu ce qui suit :

#### PREAMBULE

Le schéma départemental des déplacements, approuvé par l'Assemblée départementale du Finistère en septembre 2003, avait posé dans ses orientations la nécessité de développer les partenariats entre les collectivités territoriales en charge des transports.

Dans le cadre de la Conférence des Autorités Organisatrices de transport, instituée en 2005, les parties ont convenu de l'intérêt de la mise en œuvre d'un site Internet d'information multimodale. Cet outil permet de renseigner les voyageurs sur l'intégralité de leur déplacement quel que soit le transporteur ou l'autorité organisatrice de transport concerné mais aussi de donner les informations pratiques des différents réseaux de transport.

Les besoins et le site Internet ont été définis et validés par l'ensemble des parties.

Le Département du Finistère dispose d'un site Internet permettant d'intégrer les évolutions nécessaires et demandées par les parties. A ce titre, il joue le rôle de coordonnateur du projet et de gestionnaire de la commande publique.

#### ARTICLE 1 - OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les modalités financières et techniques par lesquelles les partenaires apporteront leur concours.

#### ARTICLE 2 - PILOTAGE - FONCTIONNEMENT

Le Département du Finistère assure le pilotage et la maîtrise d'ouvrage du site Internet d'information multimodale.

Un comité technique composé des 8 représentants des collectivités territoriales signataires se réunit en tant que de besoin pour élaborer, tester le site Internet et en réaliser le bilan.

La Conférence des Autorités Organisatrices de transport composée des 8 élus en charge des transports des parties signataires valide et révisé si besoin le projet.

Chacune des parties pour le réseau dont elle a la charge transmet les données nécessaires au bon fonctionnement du site ainsi qu'à son actualisation. Ces obligations sont définies en annexe 1 (charte de procédure et charte graphique). Un bilan du fonctionnement et de l'utilisation sera effectué à la fin de la première année de fonctionnement.

#### ARTICLE 3 - DESCRIPTION SOMMAIRE DU SITE INTERNET

Le site Internet d'information multimodale s'articule principalement sur 3 points :

- Le système d'information multimodale à proprement parler. Ce système d'information est conçu pour être ouvert et interopérable avec d'autres systèmes d'information multimodale. Il a une existence propre indépendamment des médias de consultation. Il repose sur des données théoriques (base de données).
- Un site Internet, à la fois média de consultation de ce système d'information, et tribune des contributeurs et partenaires. C'est une évolution sensible du site Internet actuel devant permettre aux différents contributeurs de publier leurs informations éditoriales ou circonstanciées avec réactivité, sans interférence et en coordination avec le rédacteur en chef du site.
- Des fonctions innovantes de cartographie de l'offre de transport pour une simplicité de l'utilisation pour l'internaute.

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

#### ARTICLE 4 - DISPOSITIONS FINANCIERES

##### 4.1 Coût du portail Internet d'information multimodale

1. Intégration des nouvelles fonctionnalités et bases de données	92 082 € TTC
2. Hébergement du site actualisation des données - coût annuel de la prestation	37 076 € TTC*

\* prix forfaitaire révisable par application de la formule suivante au 1<sup>er</sup> juin 2007

$$P + P0 (0,15 + 0,85 S/S0)$$

P0 = prix de base de la prestation n° 2 valeur septembre 2006

P = prix mis à jour

S = le dernier indice SYNTEC connu au moment de la révision

S0 = indice SYNTEC au mois de septembre 2006

##### 4.2 Conditions de financement

Les participations financières forfaitaires des parties sont réparties comme suit :

	%	TTC €	
		Prestation 1	Prestation 2
Total	100	92 082,00	37 076,00 *
Département du Finistère	50	46 046,00	18 538,00*
Région Bretagne	10	9 209,20	3 707,60*
Brest Métropole Océane	10	9 209,20	3 707,60*
Morlaix agglomération	10	9 209,20	3 707,60*
Quimper Communauté	10	9 209,20	3 707,60*
Sivu de Concarneau Melgven	10	3 069,73	1 235,87
Ville de Douarnenez		3 069,73	1 235,87
Ville de Landerneau		3 069,73	1 235,87

\* coût annuel révisable selon dispositions de l'article 4.1.

##### 4.3 Modalités de paiement

Les participations versées au Département du Finistère seront réglées sur les bases des sommes TTC ci-dessus à la réalisation des prestations concernées.

#### ARTICLE 5 - DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de signature par l'ensemble des signataires jusqu'à la mise en œuvre du portail multimodal d'information sur l'ensemble du territoire breton qui sera réalisé par la Région Bretagne.

En effet, le système d'information multimodal finistérien a pour vocation à s'interfacer, voire à s'intégrer à terme dans un produit d'information similaire régional.

Dans ces conditions, les parties conviennent de s'engager dans le site finistérien jusqu'à ce que le produit régional soit opérationnel et puisse se substituer, sur le territoire breton, au système intermodal d'information voyageurs finistériens, sous réserve que le produit régional prenne en compte les besoins exprimés par les autorités organisatrices signataires.

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

#### ARTICLE 6 - MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification à intervenir concernant les dispositions de la présente convention fera l'objet d'un avenant écrit et conclu selon les mêmes formes et conditions que la présente convention, notamment dans l'hypothèse d'une augmentation des coûts de fonctionnement de ce portail d'information.

Dans cette dernière hypothèse, les parties conviennent de se revoir pour définir de nouvelles modalités financières.

#### ARTICLE 7 - RESILIATION DE LA CONVENTION

La présente convention peut être résiliée à la demande d'une des parties à chaque échéance du marché liant le Département du Finistère et le prestataire sous réserve d'un préavis de trois mois par lettre recommandée avec accusé de réception. Dans cette hypothèse, les parties conviennent de se revoir pour définir de nouvelles modalités à la poursuite éventuelle du projet.

#### ARTICLE 8 - LITIGES

En cas de litige, les parties signataires privilégieront la recherche d'un accord amiable.

A défaut d'accord, le différend sera porté devant le tribunal administratif de Rennes.

Fait à Quimper, le

*Pour le Département du Finistère  
le Président du Conseil général,*

*Pour la Région Bretagne  
le Président du Conseil régional,*

*Pierre MAILLE*

*Jean-Yves LE DRIAN*

*Pour Quimper-Communauté  
le Président  
de la Communauté d'agglomération,*

*Pour Brest Métropole Océane  
le Président  
de la Communauté Urbaine,*

*Alain GERARD*

*François CUIILLANDRE*

*Pour Morlaix-Communauté  
le Président  
de la Communauté d'agglomération,*

*Pour le Sivu de Concarneau-Melgven  
le Président  
du Sivu,*

*Yvon HERVE*

*Jean-Claude TANGUY*

*Pour la Ville de Douarnenez  
le Maire,*

*Pour la Ville de Landerneau  
le Maire,*

*Monique PREVOST*

*Jean-Pierre THOMIN*



**Document n°V-5 : Financement du Plan Ferroviaire Breton dans sa composante Bretagne à Grande Vitesse, juin 2008**

Direction générale adjointe  
« Politiques territoriales – Aménagement – Transports »  
Mission Grands Projets et Infrastructures

3<sup>ème</sup> réunion - juin 2008

**FINANCEMENT DU PLAN FERROVIAIRE BRETON DANS SA  
COMPOSANTE BRETAGNE A GRANDE VITESSE**

Dans le cadre de la mise en place du financement du plan ferroviaire breton dans sa composante Bretagne à Grande Vitesse, la Région Bretagne, les quatre Conseils généraux, Rennes Métropole et le Pays de St Malo ont mis au point les éléments d'un accord sur la répartition entre les collectivités bretonnes du financement qui sera appelé sur le projet Bretagne à Grande Vitesse.

Les contributions des collectivités bretonnes portent sur un montant global de 1 110,4 millions d'€ dont 896 M€ pour les travaux liés à la ligne à grande vitesse (LGV) et 214,4 M€ pour les aménagements prévus sur les sections Rennes- Brest et Rennes- Quimper, les 10 projets ou pôles d'échanges multimodaux et l'aménagement des infrastructures en gare de Rennes.

Ce protocole tient compte de l'abandon de la technologie pendulaire mais confirme l'engagement d'une nouvelle phase de travaux sur les axes Rennes- Brest et Rennes- Quimper pour mettre effectivement la pointe bretonne à moins de 3 heures de Paris.

A l'horizon de la mise en service de la LGV Bretagne - Pays de la Loire, les temps de parcours entre Brest, Quimper et Paris seront réduits à 3h04 contre respectivement 3h59 et 4h09 actuellement.

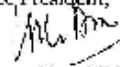
Ces contributions des collectivités bretonnes, selon les termes de l'accord, se répartissent de la manière suivante : 643,5 M€ pour la Région (58%), 70,9 M€ pour le Conseil général des Côtes d'Armor (6,4%), 104,4 M€ pour le Conseil général de l'Ille-et-Vilaine (9,4%), 212,5 M€ pour les collectivités d'Ille et Vilaine (19,1%) et 79,1 M€ pour le Conseil général du Morbihan (7,1%).

Les sept Présidents se sont rencontrés le 30 mai 2008 et ont convenu ensemble de soumettre, chacun pour ce qui le concerne, le projet de protocole scellant cet accord à l'approbation de leur assemblée délibérante.

Les collectivités ayant pris les responsabilités qui sont les leurs s'agissant du financement du projet Bretagne à Grande Vitesse, il convient désormais que l'Etat et RFF engagent les procédures, études et travaux sur les différents projets ferroviaires bretons afin de respecter une mise en service en 2013-2014.

J'ai ainsi l'honneur de vous demander d'approuver le texte du protocole ci-joint et de m'autoriser à le signer.

D'autres conventions seront nécessaires pour mener à bien ce projet de plan ferroviaire breton dans sa composante Bretagne à grande Vitesse. Je vous propose de donner délégation à la Commission Permanente pour m'autoriser à signer ces conventions.

Le Président,  
  
Jean-Yves LE DRIAN

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne



#### **PROTOCOLE ENTRE LES COLLECTIVITES BRETONNES POUR LE FINANCEMENT DU PLAN FERROVIAIRE BRETON DANS SA COMPOSANTE BRETAGNE A GRANDE VITESSE**

Entre La Région Bretagne, représentée par son président, Jean Yves LE DRIAN,  
Et,  
Le Conseil général des Côtes d'Armor, représenté par son président, Claudy LEBRETON,  
Le Conseil général du Finistère, représenté par son président, Pierre MAILLE,  
Le Conseil général d'Ille et Vilaine, représenté par son président, Jean Louis TOURENNE,  
Le Conseil général du Morbihan, représenté par son président, Joseph KERGUERIS,  
Ainsi que,  
La Communauté d'agglomération de Rennes Métropole, représentée par son président, Daniel DELAVEAU,  
Le Pays de Saint Malo, représenté par son président, René COUANAU,

Il a été convenu ce qui suit :

#### **I - Préambule**

La Bretagne est une péninsule située en périphérie de l'Europe.

Cette dernière s'élargit vers l'Est : en 1970, la distance entre Brest et la frontière Est de l'Europe était de 1400 kilomètres ; elle est aujourd'hui de 2300 kilomètres.

Ces caractéristiques bretonnes constituent un obstacle majeur au bon raccordement de la région à l'Europe et au monde ainsi qu'à la compétitivité (il n'est pas de compétitivité sans accessibilité du territoire) et au développement du territoire régional.

Il est donc nécessaire, pour l'avenir de notre territoire dans son ensemble et le maintien de son dynamisme démographique et économique, de rapprocher la Bretagne du cœur de l'Europe.

Pour autant ce rapprochement doit, afin de maintenir la cohésion du territoire régional, être accompagné d'un rapprochement des principales agglomérations bretonnes entre elles, et notamment de Rennes avec Brest et Quimper, desservant ainsi Vannes, Lorient et Saint Brieuc.

C'est un véritable Plan Ferroviaire Breton qui permettra de mettre en œuvre ces objectifs.

L'ampleur et la complexité des questions ferroviaires qui s'annoncent en Bretagne conduisent en effet, tout comme dans les années 1970 pour la route, à engager un véritable Plan Ferroviaire Breton, lequel plan inclura Bretagne à Grande Vitesse, mais pas exclusivement.

Le présent protocole prendra place dans ce Plan Ferroviaire Breton dont le contenu, que le Conseil régional présentera à sa session de juin 2008, comprendra la LGV, Rennes- Brest et Rennes- Quimper (RBRQ), la gare de Rennes, Brest – Quimper, Rennes – Nantes et Brest – Nantes, mais aussi le périurbain et notamment l'étoile rennaise, les lignes secondaires, la diffusion de l'effet BGV. Ce plan ferroviaire ne comprendra donc pas que des infrastructures. Il intégrera aussi, par exemple, les achats nécessaires de matériels roulants TER et préfigurera, le moment venu, le passage des TER au RER (cadencement des trains aux heures de pointe).

Au sein de ce plan, le projet « Bretagne à grande vitesse » (BGV), qui vise à mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris (contre plus de 4 heures aujourd'hui), constitue à ce titre une priorité pour notre Région.

Ce projet structurant est également indispensable au développement de l'utilisation des transports collectifs et au transfert modal. En ce sens, il est un vecteur essentiel de la politique de développement durable que mènent les collectivités bretonnes et s'inscrit dans une bonne cohérence avec les principes posés par le Grenelle de l'environnement.

Ce projet qui mettra, lors de la mise en service de la ligne nouvelle, Brest et Quimper à 3h08 de Paris, comporte deux parties :

- . Le prolongement de la Ligne à Grande Vitesse entre Connerré et Rennes d'une part (appelé LGV BPL),
- . Les aménagements sur les lignes Rennes-Brest et Rennes- Quimper. Cette deuxième composante regroupe des investissements sur les voies (appelés RBRQ), et dans les gares (Rennes, pôles d'échange multimodaux).

Le financement de ces deux volets est construit de façon différenciée.

Ce projet sera ultérieurement complété par une nouvelle phase sur Rennes-Brest et Rennes- Quimper pour mettre effectivement Quimper et Brest à moins de 3 heures de Paris.

**II – Détermination des participations au titre de la ligne à grande vitesse Conneré-Rennes.**

2-1 – Le financement de la réalisation de la LGV comporte une participation de RFF calculée conformément à ses statuts (article 4). Les collectivités signataires de cette déclaration d'intention demandent que la participation de l'opérateur ferroviaire soit la plus importante possible, compte tenu de la nécessité d'une répartition équilibrée des contributions entre contribuables et usagers et compatible avec la faisabilité économique du projet.

Elles considèrent, en s'appuyant sur la déclaration d'utilité publique et au vu des études conduites dans le cadre du comité de suivi des études financières, qu'une participation minimale de 35 % est justifiée, avec un objectif plus élevé, sous réserve de la mise en œuvre de principes de tarification ambitieux au service du financement de la nouvelle infrastructure.

2-2 – Les hypothèses prises pour le calcul des différentes participations sont fondées :

- sur un coût de travaux intégrant le recours à un contrat de partenariat pour la réalisation des travaux de génie civil (réduction estimée sur la base d'une étude RFF à 10 % par rapport à la maîtrise d'ouvrage publique).

Les participations pourront évoluer en fonction des résultats du Contrat de partenariat. Elles seront modulées en fonction des clés définies au paragraphe 2-8-1 dans la limite d'un financement plafonné, toutes collectivités bretonnes et ligériennes confondues, à 1 Md€.

- sur une hypothèse prudentielle de participation de RFF à 34 %, tous les risques étant à sa charge.

Une répartition différente des risques liés au projet entre RFF et les collectivités publiques est envisageable. Dans ce cas la contribution de RFF au projet augmenterait, diminuant d'autant la contribution initiale des collectivités. Ces dernières acceptent de prendre en compte le financement de la provision pour risques, dans la limite du plafond mentionné au 2-2.

2-3 - La Région prendra à sa charge les appels à contribution bretonne allant au-delà du plafond. En particulier elle fera son affaire du financement des risques, notamment le risque trafic, au-delà du plafond.

Si, compte tenu de tous ces éléments, la participation des collectivités bretonnes à l'ensemble constitué par la contribution initiale et la prise en compte des risques venait à évoluer favorablement, les montants définis à leur charge seraient revus au prorata de cette évolution suivant les clés définies au paragraphe 2-8-1. Les modalités d'application de cette clause seront précisées dans la convention définitive (seuils de retour à bonne fortune par exemple). Ses modalités de mise en œuvre seront définies par le comité de suivi mentionné à l'article 2-9.

2-4 – Les signataires actent la répartition à la charge des collectivités locales définies dans le protocole signé entre les Présidents de la Région Bretagne et Pays de la Loire, à savoir :

- collectivités de la Région Bretagne : 90,5 %
- collectivités de la Région Pays de la Loire : 9,5 %

2-5 – La contribution bretonne est le solde obtenu une fois déduite la participation de l'Etat, à hauteur de 50 %, et celle de la Région Pays de la Loire, à hauteur de 4,75 %, du reste à financer après contribution de RFF. La Région Bretagne prendra en charge 50 % de la contribution bretonne.

2-6 – Les contributions des collectivités bretonnes sont déterminées sur la base d'une répartition par territoire départemental, à l'exception du département d'Ille-et-Vilaine où sont distinguées les parts dévolues à Rennes Métropole, au Pays de Saint Malo et au département d'Ille-et-Vilaine.

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

2-7 – Les hypothèses rappelées ci-dessus se déclinent ainsi :

- montant des travaux fin de chantier	3 000 M€
- participation RFF (34 %)	1 020 M€
Reste à répartir entre l'Etat et les collectivités territoriales :	1980 M€
- Etat	990 M€
- Territoires bretons et ligériens	990 M€
=> Territoires bretons	896 M€
=> Territoires ligériens	94 M€

2-8 – Entre les cinq collectivités signataires hors la Région Bretagne, il est convenu que la répartition s'effectuera au regard de deux critères.

2-8-1 - répartition construite à partir des surplus, c'est-à-dire intégration du « (gain de temps monétaire – augmentation du billet) x (nombre de voyages) » utilisé dans le dossier de DUP, à savoir :

- Ille-et-Vilaine	47 %
- Côtes d'Armor	14,2 %
- Morbihan	15,7 %
- Finistère	23,2 %

2-8-2 - prise en compte de considérations propres à chaque territoire au regard :

- des objectifs en gain de temps réel sur la desserte infra régionale
- de la situation en matière d'offre ferroviaire
- de la participation des différents départements sur le programme Rennes – Brest / Rennes – Quimper et des impacts réels des travaux financés sur la desserte de leurs territoires.

Il doit être notamment tenu compte :

2-8-2-1 - de l'abandon de la technologie pendulaire. L'expertise conduite par la SNCF et la contre expertise diligentée par la Région conduisent à cette décision au motif que :

- bien que techniquement réalisable, son coût de développement (180 M€ estimés au lieu des 100 M€ initiaux) imputable au nombre réduit de commandes potentielles liées à l'abandon par le gouvernement de l'équipement par cette technologie de la liaison Paris – Orléans – Limoges – Toulouse et le coût de maintenance réduisent son efficience.
- la durée de vie de cette technologie est limitée à cause de sa non adaptation aux rames duplex.
- des difficultés résiduelles en matière d'ergonomie du poste de conduite subsistent et ne sont pas, à ce jour, résolues.

L'abandon de cette technologie est compensé par :

- la mise en service de rames circulant à vitesse commerciale à 320 km/h sur Conneré – Rennes.
- l'engagement de travaux complémentaires sur la phase 2 Rennes Brest / Rennes Quimper en cours de définition.

Ainsi, le temps de parcours minimal entre Paris Brest et Paris Quimper sera de 3h08 à l'échéance de la mise en service de la ligne LGV et donc de 1h45 entre Rennes et Brest ou Quimper.

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

2-8-2-2 - de la desserte infra départementale dans le département du Finistère, de qualité moindre que dans les autres départements (liaison Brest Quimper notamment). Au-delà du contrat de projet, il est prévu des travaux permettant la liaison Brest Quimper en 59mn et, grâce à la mise en service de trains bimode, de favoriser les liaisons Brest/Nantes via Quimper, Lorient, Vannes et au-delà une meilleure irrigation vers la façade atlantique.

2-8-2-3 – du fait que, sur le territoire d’Ille-et-Vilaine, les travaux nécessaires pour atteindre l’objectif de 3h08 pour la pointe bretonne et imputés à ce territoire n’ont pas d’impact réel sur les populations de Haute Bretagne.

Par ailleurs, les travaux de la gare de Rennes, outre le fait qu’ils concourent à l’objectif de 3h08, faciliteront le développement de l’étoile ferroviaire de compétence régionale.

2-8-3 - L’intégration de ces éléments conduit à la répartition suivante :

- Contribution des territoires bretons :	896 M€	
- Région :	478 M€ soit	53,4%
- Autres collectivités :	418 M€ soit	46,6 %
dont :		
- Ille et Vilaine	90 M€	
- Rennes Métropole	90 M€	
- Pays de Saint Malo	9 M€	
- Côtes d’Armor	63,6 M€	
- Morbihan	70,3 M€	
- Finistère	95,1 M€	

2-9 – Dans le cadre du plafond défini à l’article 2-2, les évolutions consécutives au coût constaté des travaux, à la dotation initiale de RFF et à la prise en compte des risques, seront réparties suivant les clés définies à l’article 2-8-1.

Un comité de suivi composé des représentants des collectivités sera constitué pour la mise en application de ces dispositions. Il se réunira au moins une fois par an.

2-10 - L’hypothèse d’un pool d’emprunteurs dialoguant avec un pool de banques est envisagée par les collectivités bretonnes sur la base d’un volontariat.

Dans cette hypothèse, les modalités de mise en œuvre du dispositif feront l’objet de conventionnements spécifiques entre les collectivités. Un comité de gestion des modalités financières de celui-ci, composé de représentants des collectivités ayant souscrit à celui-ci, sera mis en place.

2-11 – Les collectivités bretonnes, en mettant en place ce dispositif de financement, tiennent compte de la décision du CIADT du 18 décembre 2003 qui a conduit L’Etat à envisager la DUP en 2006 et un démarrage des travaux en 2009. En tout état de cause, elles n’accepteront pas un début des travaux après 2010.

### III - Détermination des participations au titre du CPER 2007 - 2013 :

#### 3-1 Les principes de la répartition des contributions entre territoires départementaux :

3-1-1 *Pour Rennes-Brest / Rennes-Quimper phase 1*, la répartition des financements entre les territoires départementaux est déterminée à partir de la localisation des travaux réalisés. Le principe d’une participation de chaque Département à hauteur de 10% du montant des travaux réalisés dans son ressort est acté.

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

3-1-2 *Pour Rennes-Brest / Rennes-Quimper phase 2*, la répartition est en première approche égale entre les territoires départementaux. Le financement du V320 sera pris en charge par le Conseil régional de Bretagne.

3-1-3 *Ainsi que rappelé dans le préambule, il est envisagé une troisième phase sur Rennes-Brest / Rennes-Quimper*, pour atteindre le plus rapidement possible l'objectif de mettre Brest et Quimper à moins de trois heures de Paris. Des études seront lancées dès 2008 pour définir le contenu de cette troisième phase.

3-1-4 *Pour les pôles d'échanges multimodaux* : dans le cadre du Contrat de projet 2007 – 2013, 10 projets de création ou de développement de pôles d'échanges multimodaux au droit des gares fortement impactées par le plan ferroviaire breton et visant à favoriser les échanges physiques entre le train, les lignes régulières de transports et les modes doux, sont éligibles pour un co-financement des études et de certains aménagements.

La répartition des charges financières entre territoires départementaux est adaptée à la répartition géographique des projets.

La répartition des charges financières est abordée dans chaque territoire en fonction des efforts consentis par chaque collectivité sur le projet global.

3-2 *La répartition des contributions entre territoires départementaux* : Sur la base d'une dépense à la charge des collectivités actuellement évaluée à 214,4 M€ au titre du CPER 2007-2013, et des hypothèses mentionnées ci-dessus, les contributions s'établissent ainsi :

La contribution de la Région est de 165,5 M€.

La contribution du territoire des Côtes d'Armor est de 7,3 M€.

La contribution du territoire du Finistère est de 9,3 M€.

La contribution du territoire d'Ille et Vilaine est de 23,5 M€.

La contribution du territoire du Morbihan est de 8,8 M€.

#### **IV - Contribution totale au titre de la LGV et du CPER 2007-2013 :**

Les collectivités bretonnes s'accordent donc pour apporter une contribution totale de 1.110,4 M€ à la composante Bretagne à grande vitesse du plan ferroviaire breton.

La contribution de la Région est de 643,5 M€.

La contribution du territoire des Côtes d'Armor est de 70,9 M€.

La contribution du territoire du Finistère est de 104,4 M€.

La contribution du territoire d'Ille et Vilaine est de 212,5 M€.

La contribution du territoire du Morbihan est de 79,1 M€.

#### **V- Signature du protocole :**

Le texte de la présente déclaration commune a vocation à être intégralement repris sous la forme d'un protocole d'accord. Ce protocole fera l'objet d'une signature commune dès lors que l'ensemble des assemblées délibérantes des collectivités concernées en auront approuvé le texte de façon concordante.

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

Fait à Rennes le

**Le Président du Conseil régional  
de Bretagne**

**Jean Yves LE DRIAN**

**Le Président du Conseil général  
des Côtes d'Armor**

**Claudy LEBRETON**

**Le Président du Conseil général  
Du Finistère**

**Pierre MAILLE**

**Le Président du Conseil général  
d'Ille et Vilaine**

**Jean Louis TOURENNE**

**Le Président du Conseil général  
Du Morbihan**

**Joseph KERGUERIS**

**Le Président de la Communauté  
d'Agglomération de Rennes Métropole**

**Daniel DELAVEAU**

**Le Président du Pays de Saint Malo**

**René COUANAU**



**Document n°V-6 : Délibération du Conseil général du Finistère du 4 décembre 2008 : « Schéma régional multimodal des déplacements et des transports – Plan ferroviaire breton »**

DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**CONSEIL GÉNÉRAL**

**Délibération**

Séance du jeudi 4 décembre 2008

N° ordre : 2008-CG06-002	Page Rapport : 11
Direction : DID Service : SMDTP  N° Programme : MP03  Libellé programme : MULTI SECTEURS AMENAGEMENTS, DEPLACEMENTS  Commission : Territoires et Environnement Insertion et Economie	

**Titre du Rapport : SCHÉMA RÉGIONAL MULTIMODAL DES DÉPLACEMENTS ET DES TRANSPORTS - PLAN FERROVIAIRE BRETON**

**I - CONTEXTE ET PRINCIPAUX POINTS DU SCHEMA REGIONAL MULTIMODAL DES DEPLACEMENTS ET DES TRANSPORTS ET DU PLAN FERROVIAIRE BRETON**

**A - Le schéma régional multimodal des déplacements et des transports**

Le Conseil régional de Bretagne a décidé en 2005 de lancer l'élaboration d'un schéma régional multimodal des déplacements et des transports afin de définir une stratégie d'organisation des transports en Bretagne à moyen et long termes et de parvenir à une meilleure complémentarité des actions publiques.

Présidé par le vice-Président aux transports du Conseil régional, le comité de concertation composé de l'Etat, des Départements, des Agglomérations ou Villes ayant pris la compétence transport collectif, ainsi que de la Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie (CRCI) et de représentants du Conseil Economique et Social Régional (CESR), s'est réuni à quatre reprises (à chaque grande étape) pour émettre un avis sur les grandes orientations du travail à réaliser et sur les propositions à retenir.

Ce schéma s'articule autour de quatre défis et quarante et une actions :

- défi 1 : améliorer l'accessibilité de la Bretagne pour une attractivité renforcée ; périphéricité et péninsularité sont autant d'obstacles à surmonter pour favoriser l'insertion de la Bretagne dans les réseaux d'échanges nationaux et internationaux. Le plan ferroviaire breton ainsi qu'une vigilance maintenue pour améliorer l'insertion de la Bretagne dans le réseau routier national doivent être mis en œuvre pour faire rentrer

résolument la Bretagne dans les grands corridors d'échanges nationaux et internationaux.

5<sup>ème</sup> région touristique française, échanges nombreux avec la Grande-Bretagne et les îles anglo-normandes, l'atout maritime est encore à valoriser. Le transport maritime de marchandises reste faible au regard du trafic enregistré par les autres modes. Les aéroports sont quant à eux nombreux en raison de la position excentrée de la Bretagne avec Paris qui reste la destination principale (habitude de correspondances), Brest et Rennes qui représentent les deux tiers du trafic et une accessibilité terrestre à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes à créer.

- défi 2 : garantir l'équité territoriale et sociale ;  
dans un contexte généralisé d'augmentation des déplacements, d'allongement des distances parcourues, les modalités d'aménagement du territoire sont décisives pour éviter certains écueils et renverser certaines tendances (augmentation continue des trafics routiers, périurbanisation). Des réponses différenciées seront envisagées selon les caractéristiques de territoire.
- défi 3 : encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture ;  
le mode routier est dominant quelles que soient les distances parcourues, bien que les différentes politiques des autorités organisatrices de transport aient jugulé de fortes croissances en transport collectif.

Ainsi pour les voyageurs les flux longue distance sont réalisés à 74 % en voiture pour les échanges avec les autres régions françaises et à 90 % pour les échanges internationaux. 74 % des déplacements intra-régionaux (domicile-travail) sont réalisés en voiture à l'échelle régionale. Des mesures incitatives restent à développer pour répondre aux attentes qualitatives en matière de déplacements intermodaux ou d'alternance de modes (coordination des horaires, points de connexion, tarification, supports communs de titres, information multimodale).

Le transport de marchandises : le mode routier est utilisé pour 40 % des transports à l'échelle internationale, pour 90 % à l'échelle interrégionale et quasi exclusivement à l'échelle régionale. Le fret maritime est faiblement développé comme complémentarité ports-fer. Le fret ferroviaire est quasi absent (représente 3,2 % des tonnes transportées).

- défi 4 : mettre en œuvre des outils de connaissance et d'évaluation performants et partagés pour une stratégie collective publique sur les transports respectueux de l'environnement.

Par la suite, la Région Bretagne précisera ce schéma sur ses compétences propres en définissant :

- une stratégie TER,
- une stratégie portuaire,
- une stratégie aéroportuaire.

#### **B - Le plan ferroviaire breton**

Le plan ferroviaire breton, quant à lui, est un rapport stratégique fixant les ambitions de la Région en matière ferroviaire. Il s'articule autour de quatre objectifs prioritaires et de dix-sept fiches projets présentant chaque opération d'investissement.

- objectif 1 : améliorer la place de la Bretagne dans les réseaux de transports nationaux et internationaux ;
- objectif 2 : garantir l'équité territoriale en diffusant les effets de la grande vitesse sur tout le territoire et en renforçant les liens entre les villes bretonnes ;

- objectif 3 : accompagner le développement des agglomérations bretonnes ;
- objectif 4 : soutenir le développement du fret.

Il a pour vocation à être intégré au Schéma régional.

Pour finaliser l'ensemble de cette démarche, le Conseil régional sollicite, dans le cadre de la phase de consultation définitive, un avis du Conseil général sur ce schéma.

## II - AVIS DU CONSEIL GENERAL

Les défis posés dans ce schéma rejoignent directement les objectifs fixés dans le cadre de l'Agenda 21 du Conseil général, en particulier celui d'aménager un territoire attractif et équilibré.

A ce titre, pour le département du Finistère, les trois premiers défis sont primordiaux. Trois enjeux principaux à l'échelle régionale marquant une solidarité plus marquée avec les territoires les plus fragiles peuvent être particulièrement mis en exergue.

### 1 - Compléter l'enjeu d'améliorer l'accessibilité de la Bretagne par des mesures fortes pour éviter que se développe un déséquilibre est-ouest

- *Faire que la ligne à grande vitesse (LGV) profite à tous, y compris au Finistère.*  
La LGV, le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et l'amélioration des relations entre Rennes, Nantes et l'aéroport sont autant d'actions utiles à la Bretagne en son ensemble, mais surtout porteuses d'un fort potentiel de développement de sa frange orientale. C'est pourquoi il convient de rappeler la nécessaire réalisation des travaux sur les liaisons ferroviaires entre Rennes, Brest et Quimper. Le plan ferroviaire breton, avec l'abandon de la technologie pendulaire, trace des pistes alternatives de travail intéressantes (modifications supplémentaires des infrastructures ferroviaires avec création de shunts aptes à des vitesses de 220 km/h). Mais la différence de niveau d'avancement des études et décisions, entre la partie Paris-Rennes et celle Brest-Rennes-Quimper, risque d'être à terme préjudiciable pour le Finistère. L'amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Rennes et la pointe de la région doit donc être une priorité du schéma, annoncée comme telle et pour laquelle la mobilisation tant politique que technique ne doit pas faiblir.

- *Améliorer les grands axes routiers d'accès à la Bretagne, y compris jusqu'aux villes les plus à l'ouest.*  
L'aménagement de la route nationale 164 est une réponse à des besoins de desserte de Brest et de Quimper, en particulier adaptée au trafic de fret du port de Brest, mais aussi une action de désenclavement du centre Bretagne. Cette opération, inscrite au schéma, doit être considérée comme prioritaire.

D'une façon générale, il semble important que tous les projets d'infrastructures soient présentés en fonction des objectifs d'aménagement du territoire auxquels ils contribuent. Dans ces conditions, l'amélioration des grands axes routiers d'accès à la Bretagne doit intégrer la question de la saturation du pont de l'Iroise à Brest et ne doit pas se cantonner aux principales portes d'entrée/sortie de la Bretagne que sont Rennes et Nantes.

- *Favoriser une stratégie aéroportuaire et portuaire efficiente.*  
Le développement de l'aéroport de Brest-Bretagne s'inscrit bien dans cette logique d'accessibilité. Le Département ne peut que souscrire à la volonté régionale d'établir une stratégie partagée des aéroports bretons, intégrant les réflexions sur l'accès des Bretons à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et la perspective de la mise en service de la LGV. Il conviendra de contribuer au renforcement de l'offre à destination des villes européennes au départ de Brest et de veiller au bon positionnement de l'aéroport de



Quimper, qui est important pour garder à cette ville un rôle leader dans le développement de la Cornouaille.

De même, la définition d'une stratégie de positionnement des ports et l'amélioration de leurs accès terrestres sont des actions importantes pour lesquelles il faut rappeler les atouts du port de Brest, premier port d'exportation de produits agroalimentaires et premier site de réparation navale civile et du port de Roscoff. Il convient, par ailleurs, de ne pas oublier la desserte des ports de compétence départementale, dont l'importance économique intéresse toute la Bretagne. Ne sont en effet cités dans les actions relatives aux ports, que les ports relevant du Conseil régional. Enfin, et dans ce cadre, l'amélioration de la desserte des ports de Cornouaille, ports bigoudens, Douarnenez et Concarneau doit être également inscrite.

En marge du schéma, il convient de rappeler le handicap supplémentaire que représente l'instauration d'une taxe sur les poids lourds pour une région ultra périphérique telle que la Bretagne. Cela pénalisera, de manière extrêmement forte, l'économie de la région et notamment l'industrie agro-alimentaire. Les enjeux d'aménagement du territoire doivent pouvoir justifier une exception bretonne sur le sujet.

## 2 - Garantir une équité territoriale et sociale pour un développement équilibré et une solidarité avec les espaces fragiles

- *Développer les fonctions métropolitaines de Brest et plus généralement du bi-pôle Brest/Quimper.*

A l'échelle de la région, un développement équilibré doit s'appuyer sur le renforcement des fonctions métropolitaines de Brest. A ce titre, le projet de tramway est retenu dans le schéma et il est, en effet, particulièrement important. Bien que reprise dans le plan ferroviaire breton, l'opération d'amélioration de la ligne Quimper-Brest ne trouve pas dans le schéma la place qu'elle mérite. Ce projet doit permettre de relier Brest et Nantes en train, ce qui est une nécessité pour des échanges entre métropoles voisines. Or le schéma se limite à évoquer les échanges entre Nantes et la Bretagne Sud sans continuité jusqu'à Brest. Ce projet est par ailleurs important en tant qu'alternative à la voiture particulière pour les déplacements Brest-Quimper et doit par ailleurs être renforcé pour améliorer les connexions avec l'aéroport Notre-Dame-des-Landes. Pour une meilleure expression de l'enjeu que représente cette opération, le Conseil général propose qu'elle fasse également l'objet d'une action à part entière et d'une attention soutenue dans le plan ferroviaire breton.

- *Soutenir le réseau de villes moyennes dans leur volonté de développement concerté et s'appuyer sur elles pour organiser les espaces ruraux associés.*

Cet enjeu d'équité territoriale et sociale pourrait justifier des actions ciblées sur les territoires les plus éloignés des principales infrastructures de transport. Il est indiqué dans le schéma à propos «des espaces plus ou moins denses qui ont connu des augmentations plus modérées, pour lesquels les projections de population sont plus réservées» qu'«il s'agit tout d'abord de la pointe finistérienne». Au-delà de ce constat, il s'agit de retenir des mesures spécifiques d'équité territoriale venant le corriger. On pourrait, par exemple, imaginer, en lien avec la Communauté d'agglomération de Quimper, que le schéma porte le principe d'un accompagnement particulier des projets améliorant la desserte du Cap Sizun, des ports de Cornouaille et plus généralement des liaisons entre Quimper et son aire d'influence. Des projets innovants de route réservée aux modes de déplacements autres que la voiture en solo pourraient être soutenus. Le Centre-Finistère représente un enjeu majeur en termes d'équilibre du territoire. L'affirmation du rôle de Carhaix comme nœud de communication entre plusieurs Pays bretons, et entre départements, est à conforter. L'organisation des transports collectifs interdépartementaux en cohérence autour d'un pôle d'échange à Carhaix semble devoir être particulièrement valorisée. L'«étoile de Carhaix» contribuera à conforter cette ville comme pôle du bassin de vie du Centre Bretagne et moteur de son développement.

- *Prendre en compte réellement la solidarité et la continuité territoriales avec les îles.*  
La question de la continuité territoriale avec les îles est principalement évoquée sous l'angle du tourisme ou de correspondances entre les modes de transport. L'équité territoriale et sociale pourrait signifier que les Bretons sont solidaires de ceux qui habitent et font vivre les îles, et que la Région contribue au financement de cette continuité territoriale.
- *Mettre en œuvre un aménagement du territoire et des politiques de planification foncière favorables au développement du transport public.*  
De manière générale, la logique de mobilité durable, par une gestion de l'espace économe en déplacements et une planification foncière systématisant la relation déplacements-urbanisme, en lien avec les collectivités et territoires concernés doit être mise en avant. Au-delà de l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux autour des gares d'arrêt du TGV, l'accompagnement des groupements de communes dans leurs démarches d'organisation des transports collectifs sur leur territoire doit être une action forte du schéma. Il s'agit notamment de diffuser l'effet TGV à partir des gares qui seront desservies.

### 3 - Encourager l'usage des modes de transports alternatifs à la route

Le Département souscrit fortement à cet objectif et s'associera à toute mesure qui facilite l'accès au transport collectif des Bretons. Trois points sont particulièrement importants : simplifier l'usage des transports collectifs, notamment par une harmonisation des tarifications, adapter et moderniser l'offre de transport, mettre en œuvre l'accessibilité coordonnée aux personnes à mobilité réduite.

Enfin, la consolidation du GART Breizh est une piste intéressante, mais le nombre de partenaires qu'il regroupe est peu propice à la réalisation de projets partagés par tous. Le développement d'instances telle que la Conférence des Autorités Organisatrices de Transport dans les autres départements bretons pourrait sans doute faciliter le positionnement du GART Breizh sur des enjeux d'échelle régionale.

□  
□ □

La politique des transports est aujourd'hui en pleine mutation. La prise de conscience environnementale, l'augmentation du prix du pétrole traduisant la raréfaction des énergies fossiles, la nécessaire maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, ... Impliquent une autre façon de se déplacer et un développement des transports collectifs.

Il est proposé d'émettre un avis favorable au Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports en insistant toutefois sur le souhait du Conseil général d'une expression plus marquée des points développés ci-dessus.

Après en avoir délibéré, le Conseil général décide de donner son accord à cette proposition et d'autoriser M. le Président à signer les actes nécessaires à la mise en œuvre de cette délibération.

<p>Adopté à l'unanimité des conseillers généraux présents ou représentés</p>
--

Pour le Président et par délégation,  
La Directrice de la DAPI,  
Pour la Directrice de la DAPI  
Le Chef du service des Assemblées,

Pierre LE CLEZIO

## ANNEXES

### Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne

#### ***Document n°V-7 : Défis et objectifs du Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports (décembre 2008)***

A l'issue de la validation du diagnostic, le projet de SRMDT sera ensuite formalisé autour des éléments de synthèse du diagnostic organisés selon les 4 « défis » retenus, établis à partir d'une expertise technique mais également de la consultation des experts et partenaires lors de la concertation. Sur la base des défis tels que détaillés ci-après, les objectifs et les leviers d'actions seront ordonnancés dans le sens d'un plan d'actions concertées.

- Défi 1 : améliorer l'accessibilité de la Bretagne pour une attractivité économique accrue
  - Objectifs associés :
    - Améliorer la place de la Bretagne dans les réseaux de transports internationaux, nationaux et interrégionaux pour accroître la compétitivité
    - Accompagner le développement de l'économie régionale pour l'aménagement de ports performants
    - Capter de nouvelles clientèles touristiques en Bretagne en facilitant son accès
- Défi 2 : garantir l'équité territoriale et sociale
  - Objectifs associés :
    - Diffuser l'effet Bretagne à Grande Vitesse sur tout le territoire breton
    - Accompagner le développement des agglomérations bretonnes
    - Adapter les solutions de déplacements aux caractéristiques des territoires
    - Réduire la dépendance aux modes de déplacements motorisés individuels pour une politique d'aménagement appropriée
    - Permettre une utilisation des transports collectifs bretons aux personnes à mobilité réduite
- Défi 3 : encourager l'usage des modes de transports alternatifs à la route
  - Objectifs associés :
    - Améliorer les services aux voyageurs pour inciter au report modal vers les transports collectifs
    - Accompagner le développement du transport de marchandises par des modes alternatifs à la route, tout en veillant à une desserte fine du territoire
- Défi 4 : Mettre en œuvre des outils de connaissance et d'évaluation performants et partagés pour une stratégie collective publique sur les transports respectueuse de l'environnement
  - Objectifs associés :
    - Permettre aux Autorités organisatrices de transport de mieux coordonner leurs actions dans la durée et d'anticiper les adaptations nécessaires
    - Mesurer de manière continue l'efficacité des actions de transports engagée
    - S'inscrire dans une perspective de développement durable en fixant des objectifs régionaux de diminution des polluants liés au secteur transports et en mesurant de manière continue les effets des actions menées sur l'environnement, la santé, la sécurité
    - Etablir un bilan financier régulier des actions menées
    - Promouvoir les transports alternatifs à la route

## TABLE DES ANNEXES

ANNEXES .....	2
Annexe I : Autres sources de la thèse .....	3
Entretiens .....	4
Schémas de transports, contrats, documents de travail et publications des Conseils généraux et du Conseil Régional .....	5
➤ Conseil Régional de Bretagne .....	5
○ Délibérations et rapports préalables .....	5
○ Conventions .....	7
○ Publications du Conseil Régional .....	8
➤ Conseil économique et social régional de Bretagne .....	8
➤ Conseil général du Finistère .....	9
○ Publications du Conseil Général .....	9
○ Rapports et études .....	9
○ Procès-verbaux et délibérations .....	10
○ Conventions .....	12
➤ Conseil Général du Morbihan .....	13
○ Publications et documents informatifs .....	13
○ Rapports et études .....	13
➤ Conseil général des Côtes d’Armor .....	14
○ Publications du Conseil général .....	14
○ Rapports et études .....	14
➤ Conseil Général d’Ille-et-Vilaine .....	14
○ Publications du Conseil général .....	14
○ Rapports et études .....	15
○ Dossiers de presse .....	15
○ Plaquettes et documents informatifs .....	15
○ Procès-verbaux et délibérations .....	15
➤ Documents émanant d’autres institutions .....	16
Annexe II : Principaux textes de lois relatifs aux transports collectifs .....	17

Document II-1 : Décret-loi du 19 avril 1934 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers, Journal Officiel du 20 avril 1934, p.3964.....	18
Document n° II-2 : Décret du 25 février 1935 portant Règlement d'Administration Publique pour l'exécution du décret du 19 avril 1934 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers (Journal Officiel du 26 février 1935, p. 2389).....	23
Document n°II.3 : Circulaire du 2 septembre 1937 « Instructions pour l'étude de la coordination des transports de voyageurs ».....	48
Document n°II-4 : Décret n°77-992 du 30 août 1977 relatif à une expérience de décentralisation en matière de transports collectifs régionaux .....	51
Document n° II-5 : Loi n°82-1158 d'Orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, Journal Officiel du 31 décembre 1982.....	52
Document n°II-6 : Loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (Extraits), Journal Officiel n°289 du 14 décembre 2000 .....	60
Annexe III : Statistiques nationales concernant le secteur des transports collectifs .....	74
Annexe IV : Les réseaux de transports collectifs en Bretagne (statistiques, cartes et communication).....	79
Document n°IV-1 : Trafic des chemins de fer du Finistère entre 1903 et 1912 .....	80
Document n°IV-2 : Evolution du trafic ferroviaire par Origine-Destination du Transport Express Régional (TER) 2005-2008 .....	81
Document n°IV.3 : Modes de transports utilisés par les actifs ayant un emploi lors de leur navette domicile – travail suivant le département de domicile .....	82
Document IV-4 : Les lignes de train en Bretagne avant le Plan Freycinet de 1878 .....	83
Document IV-5 : Le réseau de chemins de fer en Bretagne après la construction des lignes inscrites au Plan Freycinet .....	83
Document IV-6 : Le réseau de transports collectifs du Morbihan en 1922.....	84
Document n° IV-7 : Les réseaux de transports d'Ille-et-Vilaine à leur apogée (1935).....	85
Document n°IV-9 : Le projet de réseau d'autocars dans les Côtes d'Armor en 1936 .....	87
Document IV-10 : Les lignes d'intérêts national et local dans le Finistère à leur apogée .....	88
Document n°IV-11 : Les transports collectifs dans le Finistère en 1938 .....	89
Document n°IV-12 : Les lignes d'autocars du Morbihan en 1980 .....	90
Document n°IV-13 : Les transports collectifs en Bretagne de juillet à août 2006.....	91
Document n°IV-14 : Infrastructures de transports en Bretagne au 1 <sup>er</sup> janvier 2008.....	92
Document IV-15 : Identité visuelle des réseaux départementaux de transports et logotypes des Conseils généraux en 2008 .....	93
Document IV-16 : Habillage des autocars départementaux en Bretagne en 2008.....	94
Annexe V : Documents relatifs aux coopérations entre collectivités territoriales de Bretagne	95
Document n°V-1 : Discours de Jean-Yves Le Drian, Président du Conseil régional de Bretagne, aux Premières Assises Régionales des Territoires de Bretagne, 27 novembre 2004 .....	96



Document n°V-2 : Protocole de coopération intermodale en date du 1 <sup>er</sup> septembre 2002 entre la Communauté d'agglomération de Morlaix et le Département du Finistère.....	104
Document n°V-3 : Protocole de coopération intermodale entre le Conseil général du Finistère et Brest Métropole Océane en date du 1er janvier 2006.....	119
Document n°V-4 : Délibération de la Commission permanente du Finistère, 7 mai 2007, « Portail Internet d'information multimodale – Convention de financement ».....	131
Document n°V-5 : Financement du Plan Ferroviaire Breton dans sa composante Bretagne à Grande Vitesse, juin 2008.....	137
Document n°V-6 : Délibération du Conseil général du Finistère du 4 décembre 2008 : « Schéma régional multimodal des déplacements et des transports – Plan ferroviaire breton » .....	145
Document n°V-7 : Défis et objectifs du Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports (décembre 2008) .....	150

# **Recomposition institutionnelle des territoires et conduite de politiques : l'émergence d'une « méso-gouvernance régionale »**

## **Le cas des politiques de transports collectifs en Bretagne.**

### **RESUME :**

Au cours du XXème siècle, les réformes de décentralisation et de régionalisation ont profondément modifié le fonctionnement des institutions locales et les relations qu'elles entretiennent les unes avec les autres. A travers l'étude des politiques de transports mises en œuvre en Bretagne depuis la deuxième moitié du XIXème siècle, nous avons pu mettre en avant l'impact de ces réformes sur la conduite de politiques publiques. Ces mutations se matérialisent par le développement des apprentissages organisationnels et des dispositifs de gestion nouveaux par les autorités organisatrices des transports. A travers la prise en main de leur politique de transports collectifs, les collectivités territoriales ont ainsi pu s'affirmer dans leur rôle d'autorités organisatrices. Consécutivement, des phénomènes de compétition se sont développés entre les différentes collectivités territoriales responsables des transports, principalement entre la région et les départements. Ainsi, la bonne entente traditionnelle entre les collectivités territoriales bretonnes a été perturbée par la décentralisation et la régionalisation. Afin de restaurer l'équilibre et de parvenir à mettre en cohérence les politiques publiques sur son territoire, la Région Bretagne a élaboré un dispositif organisationnel rassemblant l'ensemble des élus chargés des transports sur son territoire. Au gré du développement de projets de transports concertés, un nouveau système de gouvernement du local se structure à l'échelon régional. Ce système que nous appelons "méso-gouvernance" régionale dont nous modélisons dans cette thèse les principes constitue un modèle hybride, à mi-chemin entre gouvernement local et gouvernance territoriale.

**Mots clés :** transports collectifs, service public, décentralisation, région, département, Bretagne, régionalisation, gouvernance

### **Institutional restructuring of local areas and policy leading: the emergence of a "regional meso-governance".**

#### **The case of public transportation policies in Brittany.**

### **ABSTRACT :**

During the 20th century, the decentralization and the regionalization reforms have deeply modified the running of the local institutions and the relationship they each other have. Through the study of the public policies of transports implemented in Brittany since the middle of the 19th century, we have underlined the impact of those reforms on the processes of the policy leading.

The developments of organizational learning and of new management system by the authorities responsible of transport have carried these changes out. Through the leading of their public transports policy, local authorities have developed their skills of transportation organizer. Consequently, the competition has grown between the different local authorities in charge of transports, mainly between the region and the departments. Thus, the traditional arrangements between the Breton local authorities were disrupted by decentralization and regionalization.

In order to balance the public policies and to manage their consistency on its area, Brittany region has settled a monitoring system which gather all the local councillors in charge of the transports in Brittany. Through the development of concerted projects, a new monitoring system of local government is gradually built at a regional scale. This system that we have called regional "meso-governance", and of which we define the main rules of functioning, constitutes a hybrid model in middle way between a local government organisation and a territorial governance.

**Keywords :** Public transport, public services, decentralization, region, department, Brittany, regionalization, governance